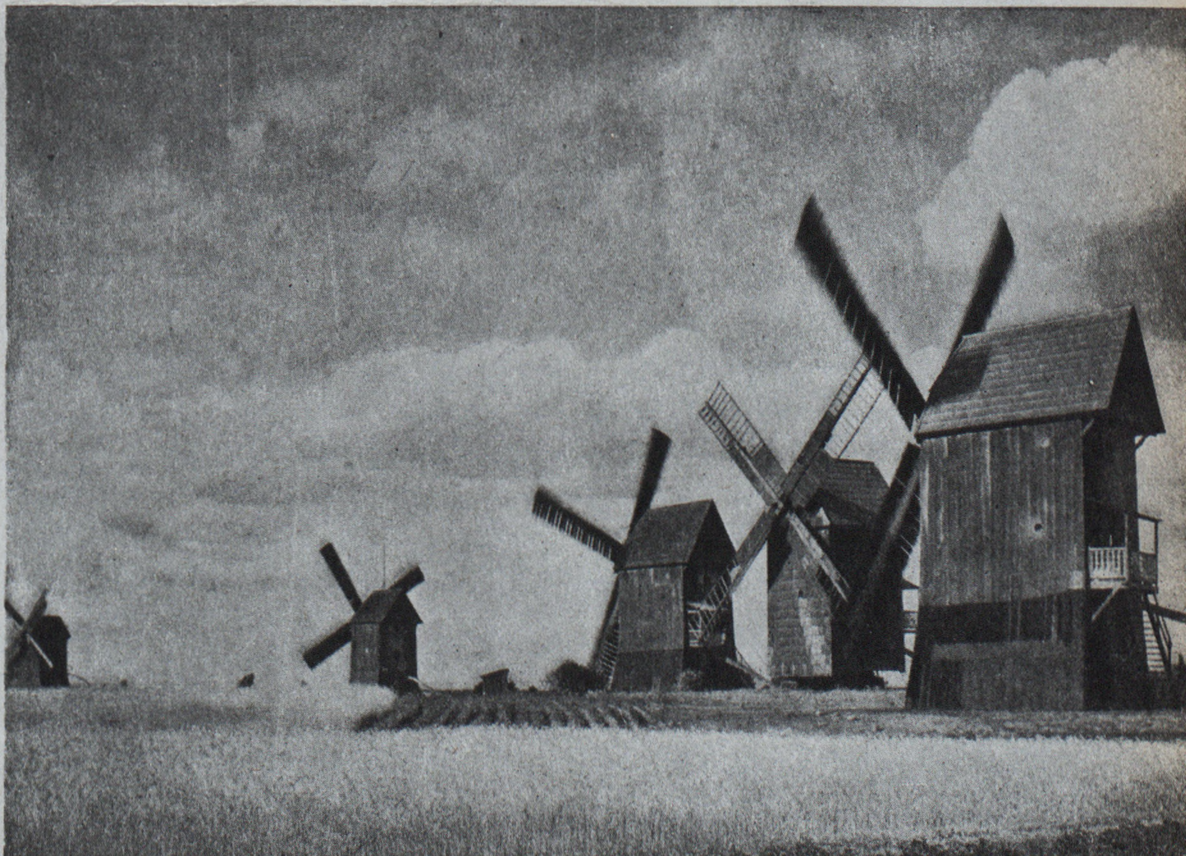
TOURING

ORGAN POLSKIEGO TOURING KLUBU

Wiatraki pod Osieczną. Fot. Henryk Poddębski.



1936

CZERWIEC

6

cena 50 gr.

Touring

miesięcznik

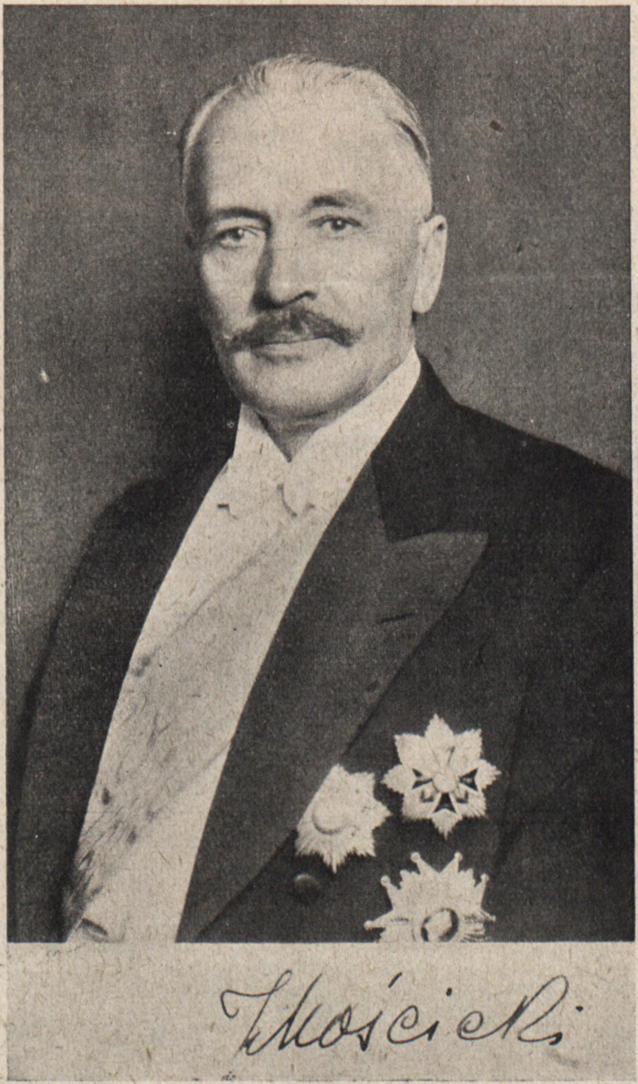
Organ Polskiego Touring Klubu

WARSZAWA CZERWIEC 1936 ROK 1 (XI) Nr. 6.

Polski świat motorowy w hołdzie Panu Prezydentowi Rzeczypospolitej Polskiej

Dla uczczenia dziesięciolecia sprawowania Wysokiego Urzędu przez Dostojnego Jubilata — Polski Touring Klub zorganizował w dniu 14 czerwca 1936 r. rajd samochodowo - motocyklowy do Spały, letniej rezydencji Pana Prezydenta — pod hasłem:

„W MOTORYZACJI SIŁA POLSKI"



„Walny Zjazd Delegatów Polskiego Touring Klubu składa hołd Pierwszemu Obywatelowi Rzeczypospolitej i zapewnia, że Klub nie spocznie w pracy dla wielkości Państwa".

(telegram hołdowniczy do Pana Prezydenta Rzeczypospolitej, wysłany przez Walny Zjazd Polskiego Touring Klubu w dniu 24 maja 1936).

Dr. Mieczysław Orłowicz

Spała i okolice

Spała słynna w całej Polsce jako letnia rezydencja Prezydenta Rzeczypospolitej, dzięki położeniu w pięknej i lesistej okolicy nad rzeką Pilicą ściąga w ostatnich latach coraz większe rzesze turystów.

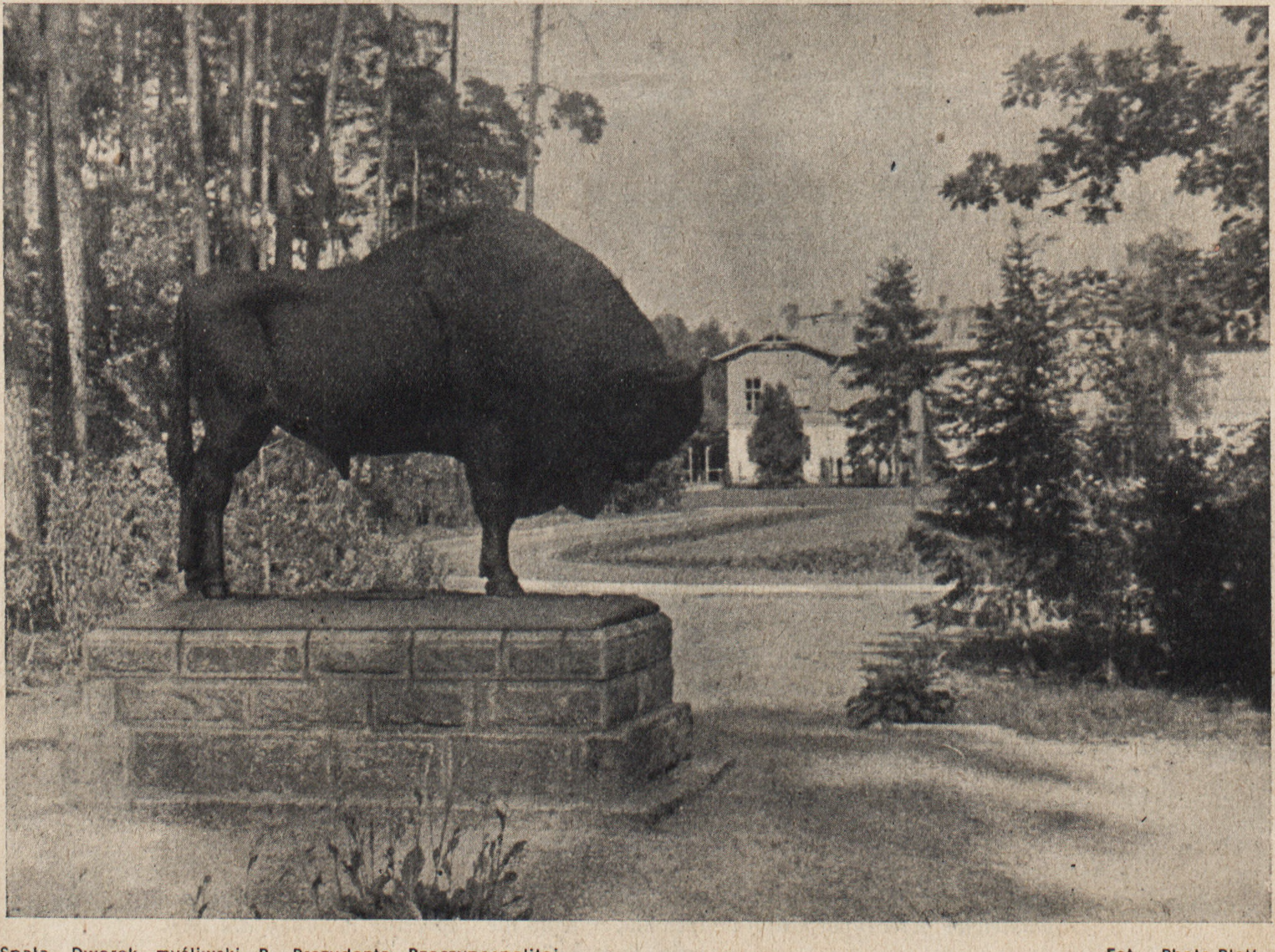
Uważam tedy za wskazane udzielić kilku wskazówek dla zwiedzających Spałę i czynię to specjalnie chętnie w organie Polskiego Touring Klubu z tego względu, że Touring Klub względnie najczęściej organizuje wycieczki i raidy swych członków do Spały.

Spała, położona w niezbyt wielkiej odległości od Warszawy i w zasięgu podmiejskich wycieczek mieszkańców Łodzi, tym miastom zawdzięcza największą ilość turystów.

Piękne, częściowo mieszane, częściowo czysto szpilkowe lasy otaczające Spałę znane obecnie jako Lasy Spalskie, w Polsce przedrozbiorowej nosiły nazwę **Lubocheńskiej Puszczy.** Lasy te zajmujące obecnie przestrzeń około 450 km.² stanowią własność państwową. Wśród drzew przeważa sosna, a w starszych partjach puszczy spotykamy wspaniałe co do wysokości i grubości pnia okazy tych drzew. Puszcza Lubocheńska stanowiła od najdawniejszych czasów teren polowań królewskich obfitowała niegdyś i obfituje dotychczas w rozmaitą zwierzynę, w szczególności jelenie, sarny, dziki, lisy, borsuki, cietrzewie, kuropatwy, bażanty i ptactwo wodne gnieżdżące się na moczarach wśród lasów. Nazwa puszczy pochodzi od wsi parafjalnej **Lubochenia,** położonej 12 km. na północny zachód ze Spały, a 10 km. na północ od Tomaszowa. Stanowiła ona centrum tutejszej okolicy w okresie, kiedy Tomaszów jeszcze nie istniał.

W okresie rządów rosyjskich do Spały przybywali często na polowania carowie rosyjscy, a w 1884 r. powstała drewniana willa zbudowana dla carów, jako pałac myśliwski. Obecnie jest ta willa letnią rezydencją Prezydenta Rzplitej. W latach powojennych zbudowano w Spale boisko sportowe, dużą halę na pomieszczenie tłumów, które się tu zbierają w czasie rozmaitych uroczystości i drewniany kościołek.

W okresie rządów Prezydenta Mościckiego zaczęto w Spale urządzać perjodycznie co kilka lat, zazwyczaj w ostatnią niedzielę sierpnia, lub w pierwszą września uroczystości **Do-**



Spała. Dworek myśliwski P. Prezydenta Rzeczypospolitej. Fot. „Photo-Plat".

żynek. Na uroczystości te Dożynki skupiały zawsze wielotysięczne tłumy delegatów ludności wiejskiej ze wszystkich okolic Polski. Delegacje przybywały w strojach ludowych to też cała uroczystość stała się pierwszorzędną osobliwością etnograficzną i ściąga stale tłumy widzów z Polski i zagranicy. W Spale odbywają się też rozmaitego rodzaju zjazdy i uroczystości sportowe i wychowania fizycznego, a największą tego rodzaju imprezą był odbyty w lipcu 1935 r. **zlot skautów** przy udziale przeszło 20.000 skautów z całej Polski.

Najbliższa stacja kolejowa do Spały znajduje się w oddaleniu 8 km. na zachód w **Tomaszowie.** Tomaszów zwany „Mazowieckim“ w odróżnieniu od Tomaszowa Lubelskiego jest miastem fabrycznem o około 30.000 mieszkańców, oddalonem 4 km. na zachód od stacji kolejowej. Leży on na piaszczystej wyżynie na zachód od rzeki Pilicy. Tomaszów należy do młodszych miast w Polsce. Został założony dopiero w epoce Królestwa Kongresowego przez ówczesnego właściciela hr. Tomasza Ostrowskiego, od którego imienia bierze swoją nazwę. Hr. Ostrowski położył też podwaliny pod rozwój tutejszego przemysłu zakładając huty żelazne. Huty te upadły później, rozwinął się natomiast przemysł tkacki, a obecnie należy Tomaszów do większych osad przemysłowych w okręgu łódzkim. Miasto, które wśród ludności ma dosyć znaczny procent Niemców - ewangelików, zabytków nie posiada. Najstarszym z nich jest pałac empirowy założyciela miasta, trzy kościoły; kościół katolicki wzniesiony w 1864 r. wedle proj. Henryka Marconiego, oraz dwa kościoły ewangelickie.

Tomaszów położony wśród zalesionych wzgórz ma piękną okolicę, bogatą w lasy. Ulubionym celem wycieczek jest dolina rzeki **Pilicy** płynącej 3 klm. na wschód od miasta. W sąsiedztwie wsi Brzostkówka na wschodnim brzegu rzeki leżą popularne, niegdyś jako cel wycieczek i bardzo oryginalne **Niebieskie Źródła**, które w 1926 r. nabyto dla wodociągów miasta Łodzi. Stąd wskazaną jest przechadzka kilka kilometrów wzdłuż brzegów Pilicy w górę rzeki, która płynie tutaj wśród malowniczych lesistych wzgórz. Na wschodnim brzegu należy zwiedzić wieś **Smardzewice**, znaną z pięknych strojów ludowych, podobnych nieco do łowickich, gdzie zachował się barokowy kościół z XVII w. niegdyś Franciszkanów, obecnie parafjalny. Naprzeciw Smardzewic na lewym brzegu rzeki leży wieś **Nagórzyce** z odkrywkami piaskowca zwanemi „Pisanemi Skałami“. Bardzo oryginalnie przedstawia się labirynt sztucznych jaskiń które powstały przez wykopywanie piasku do huty szklanej. U wejścia czekają na turystów przewodnicy z pochodniami.

Ze zwiedzeniem Spały łączy się zazwyczaj wycieczka do **Inowłodzia.** Jest to małe miasteczko o 1700 m. położone 7 km. na wschód od Spały na równinie nad Pilicą u stóp łańcucha wzgórz piaszczystych. Podupadły obecnie Inowłódz należy do najstarszych miast w Polsce. Jego najstarszym i najcenniejszym zabytkiem jest stojący na wzgórzu dominującem nad okolicą romański **kościół św. Idziego** z 1082 r. Należy on do bardzo licznych kościołów fundowanych w owym czasie przez Władysława Hermana w wykonaniu votum dla św. Idziego po urodzeniu się syna Bolesława Krzywoustego. W 1915 r. gdy Inowłódz leżał na linji frontu wnętrze kościoła zostało zniszczone pociskami artylerji niemieckiej. W latach powojennych został kościół odbudowany. Z wzgórza przed kościołem bardzo piękny i charakterystyczny widok na dolinę Pilicy. W samem mieście zachował się barokowy **kościół farny** z początku XVII w. oraz wały po **zamku** Kazimierza Wielkiego z XIV w.

W okolicy Inowłodzia podobnie jak i w okolicy Spały noszą jeszcze kobiety piękne **stroje ludowe.**

Spała leży na pograniczu trzech powiatów i trzech województw. Sama Spała leży w pow. rawskim (woj. warszawskie). Tomaszów w pow. brzezińskim (woj. łódzkie), zaś miejsco-

wości na prawym brzegu Pilicy, jak np. Smardzewice w pow. opoczyńskim (woj. kieleckie).

Dalsze wycieczki można urządzać ze Spały do miast i miasteczek posiadających rozmaite zabytki. I tak 26 km. na południe z Tomaszowa leży **Opoczno**, miasto powiatowe 9.000 m. z dawnym zamkiem królewskim przebudowanym na starostwo, gotyckim kościołem farnym z XIV w. i t. zw. domem Esterki w Rynku. 23 km na północny wschód z Opoczna (dojazd autobusem) leży **Drzewica**, miasteczko o 3.000 m z przepięknym gotyckim kościołem z 1452 r. i okazałą ruina zamku Drzewickich z XV w.

27 klm. na północny zachód ze Spały leży **Rawa Mazowiecka** niegdyś stolica jednego z księstw piastowskich, później stolica województwa, obecnie miasto powiatowe o 10.000 m. Najstarszym zabytkiem jest ruina zamku **ks. Mazowieckich z XV w. Na Rynku stoi barokowy** kościół farny zbudowany w XVII w. jako kościół Jezuitów, po przeciwnej stronie ratusz empirowy z początku XIX w. Rawa posiada też dawny kościół Augustjanów, rokokowy z połowy XVIII w.

Inż. Eugenjusz Porębski

Dwa światy: Ford i Rolls-Royce

Nowy wysiłek państwa i całego społeczeństwa by zwiększyć ilość samochodów w Polsce zasługuje na to, aby poruszyć pewną kwestję niezmiernie ważną, na którą pozwoliłbym sobie ukuć nowy termin. Musimy wytworzyć *kulturę samochodową*. Pod tem bardzo szerokiem pojęciem mam na myśli nietylko wytworzenie pewnej atmosfery towarzyskiej gdzie samochód staje się dodatkowym sprzętem, jak fotel klubowy czy telefon, lecz także myślę o samej maszynie.

Doskonale zdajemy sobie sprawę z różnicy jaka zachodzi między uprawą roli bez kultury nowoczesnej a współczesnem ogrodnictwem i sadownictwem. Szczepienie, ochrona przed szkodnikami, stosowanie sztucznych nawozów, hodowanie rośliny niemal według lekarskiej recepty, oto prawdziwa kultura dająca przy dużem wysiłku wspaniałe rezultaty.

Podobnie rzecz się przedstawia z opieką nad samochodem. Samochód należy niestety do gatunku tych sztucznych tworów, które wymagają wyjątkowej opieki i staranności, które są zbudowane z niezwykłą precyzją, a choć są mocne, może im zaszkodzić najmniejsza nieuwaga i mało znaczące zaniedbanie.

Szeroki ogół posiadaczy samochodów, nie zdaje sobie z tego sprawy, że niemal wszystkie ruchome części w samochodzie są wykonywane z dokładnością do 1/100 a nawet niektóre w granicach tysiącznych części milimetra. Oczywiście, te t. zw. tolerancje, ulegają z biegiem czasu powiększeniu i powstały luz, musi być usunięty przez racjonalną wymianę części na nowe. Dziś wszystkie niemal samochody są budowane z najlepszych i właściwie dobranych metali i stopów, wszystkie niemal mają mniej więcej jednakowe szanse długowieczności i jednakową niemal możność przebiegu. Statystyki amerykańskie określają żywotność samochodu na około 7 lat, względnie taka wypada średnia żywotność. Ilość kilometrów jaką mogą te wozy przebiegnąć, wynosi około 200 do 250 tys. kilometrów.

W Polsce osiąga się wyjątkowo takie wyniki, bo też i niewiele osób i organizacji umie się należycie obchodzić ze samochodem. Autobusy warszawskie mogą się poszczycić rekordem powyżej 600,000 km., większość posiada około 400,000 km. a tylko najnowsze wozy mają po 200,000 km. przebiegu. W jaki sposób można osiągnąć tak dobre wyniki? Każdy samochód posiada maksymalną ilość obrotów i największą szybkość biegu. Lecz właśnie tych najwyższych granic nie wolno używać. O tem mówi sprzedawca o tem niestety przekonywuje się właściciel wozu lecz po niewczasie. To jest pierwszy postulat kultury samochodu, nie wydobywanie z niego najwyższych wartości.

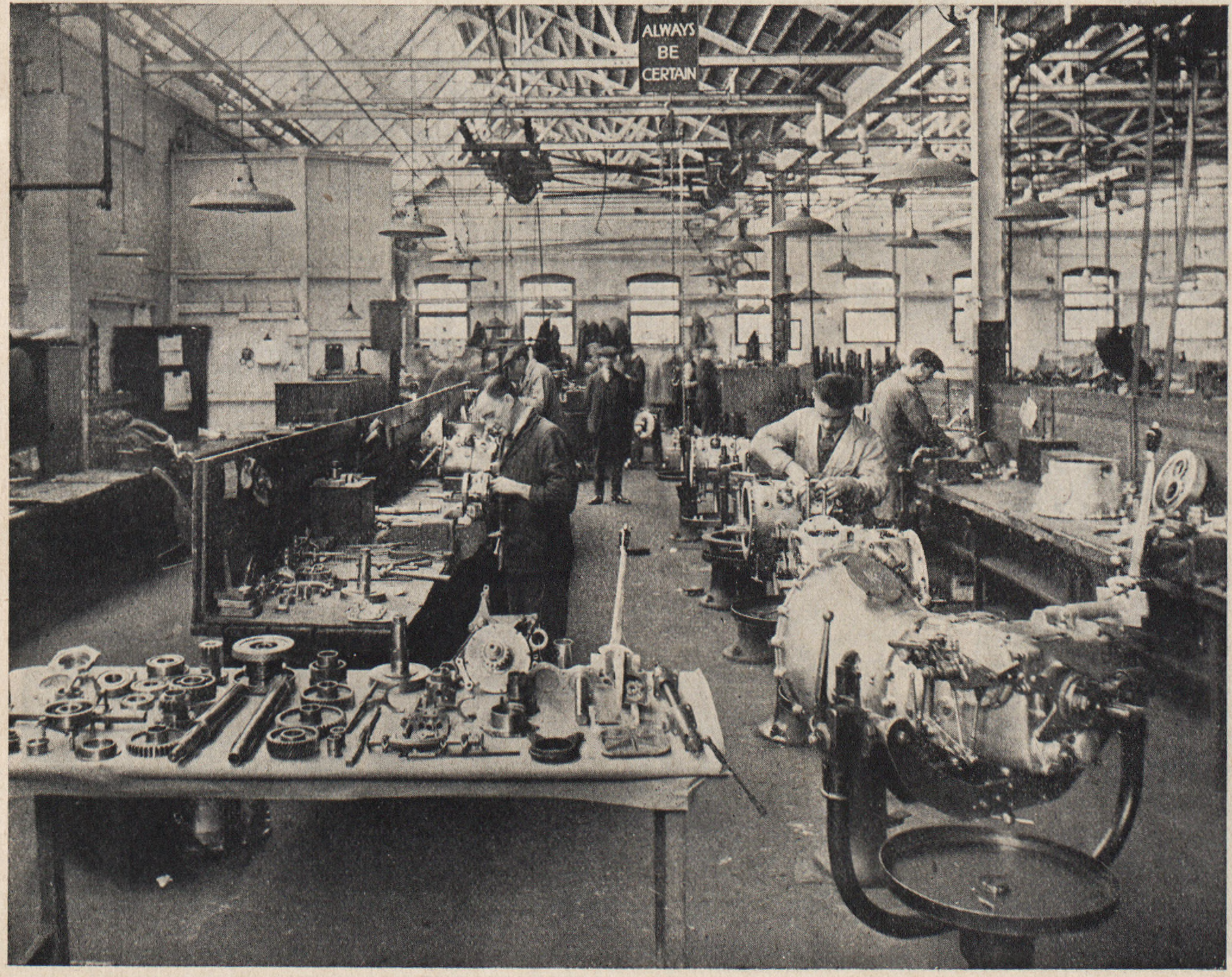
Drugim ważnym postulatem żywotności wozu, to dostarczanie mu najwłaściwszych smarów w odstępach wyraźnie wskazanych przez fabrykę. Mycie, czyszczenie i remont okresowy to trzeci i najważniejszy. Często się słyszy przechwałki posiadaczy samochodów, że bez remontu i bez okresowej rewizji wóz już przebiegł 50 a nawet 100 tys. km. Oczywiście, że wszystkie samochody mogą to wykazać. Lecz w tych warunkach zużycie części jest tak wielkie, że dalsza eksploatacja nawet po naprawie nie pozwoli na osiągnięcie właściwej granicy żywotności wozu. Pod tym względem istnieje analogja podobna do leczenia przewlekłej i zaniedbanej choroby człowieka.

Sprawa precyzji wykonania samochodów jest bardzo ciekawa z punktu widzenia metod jakiemi do niej dochodzą producenci. Na załączonych ilustracjach z dwu fabryk Forda i Rolls Royca, widzimy dwa kierunki. Ford musi produkować bardzo wiele wozów, gdyż stara się zdobyć jak największą ilość odbiorców za niską cenę dobrego samochodu. Trzeba więc było wynaleść takie metody pracy, by

niewykwalifikowany robotnik wykonał swą czynność znakomicie, może nawet nie rozumiejąc co czyni. Widzimy na ilustracji szereg robotników zajętych nawijaniem tworników elektrycznych. Ludzi jest dużo, każdy wykonuje jakąś prostą czynność i podaje następnemu twornik do dalszego nawijania przewodów. Przed każdym leżą sprawdziany do mierzenia, któremi kontroluje sam siebie, czy dobrze wykonał prostą prymitywną czynność. Jest więc specjalizacja doprowadzona do ostatecznych granic. Nic dziwnego, że przy tej metodzie podziału pracy, słusznie sam Ford się zdumiewa, że większość czynności w jego fabryce można się nauczyć w ciągu kilku godzin, najwyżej w ciągu jednego dnia. Nie wiele jest takich czynności, do których potrzebny jest wykwalifikowany specjalista.

Inaczej rzecz się przedstawia u Rolls Royce'a. Tu widzimy pracownię niczem nie różniącą się od typowych naszych wytwórni mechanicznych. Dużo miejsca — mało robotników, a dany zespół montuje jeden człowiek gruntownie obeznany z całością. Oczywiście że w tych warunkach samochód musi być bez porównania droższy, kosztuje bowiem tyle, ile wykaże ostateczny rachunek, po skończeniu budowy. Lecz z takiej fabryki wychodzą specjaliści, wszechstronnie obeznani z samochodem, którzy jako majstrowie mogą samodzielnie naprawić doskonale cały samochód. Do naprawy samochodów amerykańskich używa się ludzi specjalnie szkolonych w szkołach fabrycznych i to znowu specjalizujących się w jakimś dziale. Mamy więc osobne warsztaty dla naprawy silników, osobne do hamulców, a w każdym razie warsztaty obsługujące tylko samochody jednej marki. Naprawa samochodów w Ameryce jest w tych warunkach bardzo szybka i tania, zużywają oni jednak ogromną ilość zapasowych części. Czynności ich bowiem ograniczają się wyłącznie do wymiany części uszkodzonych czy zużytych na nowe bajecznie tanie. Są to właściwie monterzy a nie rzemieślnicy.

Naprawa samochodów w Polsce wymaga stałego współdziałania posiadaczy samochodów z warsztatami. Posiadacz samochodu musi choć powierzchownie zaznajomić się z nowemi metodami napraw, musi wiedzieć czego ma żądać od warsztatu i jak ma robotę wykonaną zbadać. Jest to praca pionierska, lecz ko-



Fragment hali fabryki samochodów Rolls-Royce. Fot. Sedgwick, London.

nieczna by wytworzyć tę kulturę samochodową, która nam zapewni utrzymanie i rozwinięcie poziomu motoryzacji. W tej nowej fali jaką jest obudzenie motoryzacji, musimy dokładnie kalkulować. Na samochody wydaliśmy poważne kapitały, wydamy je teraz ponownie. Te kapitały muszą się opłacić. Samochód może być kosztowną zabawką, lecz może także stać się opłacalnem narzędziem współczesnego życia.



Fragment fabryki Forda. Fot. Ford-Motor Co.

Inż. dypl. Kazimierz Podhorski-Okołów

Motoryzacja Rumunji

Ponieważ około 78% ludności Rumunji zatrudnione jest bezpośrednio lub pośrednio w rolnictwie — stan gospodarczy tego kraju uzależniony jest w głównej mierze (prócz wywozu ropy i jej pochodnych) od produkcji i eksportu zbóż i innych artykułów rolniczych (nasiona oleiste, owoce etc.) Wobec jednak znacznej podaży surowców i produktów rolniczych z krajów zamorskich — ceny eksportowe w ostatnich latach nadzwyczajnie spadły i eksport przestał być rentownym; odbiło się to dość silnie na życiu gospodarczem kraju i skierowało uwagę na konieczność jego uprzemysłowienia. Z drugiej strony, w celu uzdrowienia bilansu handlowego, a mianowicie osiągnięcia nadwyżki eksportu dla pokrywania zobowiązań zagranicznych i zabezpieczenia sobie posiadania środków na zakup maszyn i urządzeń zagranicą — wprowadzono





rozmaite restrykcje handlu zagranicznego, reglamentacje dewiz — wreszcie handel kompensacyjny.

Dzięki tym zarządzeniom uzyskano w roku 1935 znaczną wprawdzie nadwyżkę eksportu nad importem w porównaniu z rokiem 1934 — nadwyżkę tę jednak należało przypisać w znaczniejszej mierze zahamowaniu importu — niż wzrostowi eksportu.

W bieżącym roku nadwyżka ta jest jeszcze większą — wynika jednak ze znacznie zdrowszych przyczyn — wywołana jest bowiem wzrostem wartości gatunkowej eksportowanych surowców i towarów.

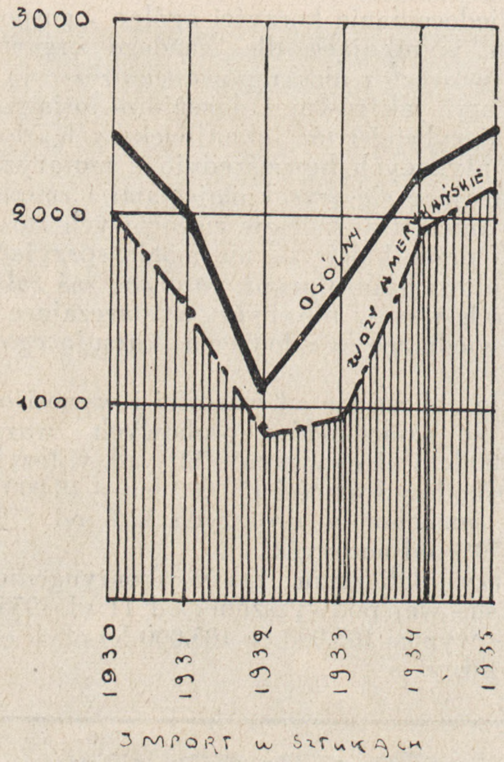
Wobec nieistnienia jednak do niedawna wytwórni czy też montowni samochodowych — wszelkie wskazane wyżej restrykcje wywołały spadek ruchu samochodowego w kraju, który dzięki swym naturalnym bogactwom — jest jakby powołanym do rozwoju automobilizmu.

Niedocenianie korzyści ogólno - gospodarczych, wynikające dla każdego organizmu państwowego z nieskrępowanego rozwoju motoryzacji, jak również dążenie do osiągnięcia jaknajszybciej i to jaknajwiększych dochodów płynących bezpośrednio z motoryzacji, wyrażające się wysokiemi cłami i zmonopolizowaniem transportów ciężarowych i osobowych przez koleje — nie mogło sprzyjać jej rozwojowi naturalnemu; coroczne zaś zakupy nowych wozów nie były wystarczające dla odpowiedniego odmłodzenia kursującego taboru.

Cło oblicza się od wartości i wynosi obecnie od samochodów osobowych wartości 150.000 lei i niżej w sumie 32% ad. v. (czyli od samochodów wartości 150.000 lei — 48.000 lei), a od samochodów droższych 32% od 150.000 lei i 50% od nadwyżki.

Przy doliczeniu taksy kontyngentowej i luksusowej podwyższonej od 11.VI 1935 roku — wynosi 103.000 ca 105.000 lei czyli około 42% ad. v.

Z drugiej strony, dzięki zarządzeniom przeprowadzonym pod kątem interesów kolei — rozwój motoryzacji ciężarowej i autobusowej nie stoi w żadnym stosunku do konieczności i możliwości krajowych.



W roku 1934 ilość przewiezionych kolejami żelaznemi towarów wyniosła 4.204.000.000 tonn-kilometrów, podczas, gdy na drogach bitych uzyskano z przewozów tylko 40.000.000 tonno-kilometrów w tym samym okresie czasu.

Od roku 1930, t. j. od czasu wydania prawa określającego eksploatację przewozów samochodowych za własność publiczną — ilość autobusów i samochodów ciężarowych stale spada. Ponieważ w myśl wyżej wskazanego rozporządzenia państwo mogło dzierżawić prawo eksploatacji na okres do lat 5-ciu, koncesjonarjuszom, którzy zobowiązują się do uiszczenia odpowiednich opłat, do stosowania przepisanych (niekonkurencyjnych z kolejami) taryf etc. koleje postarały się bezzwłocznie o uzyskanie koncesji wyłącznych na wszystkich szlakach równoległych lub przyległych do linji kolejowych.

W dalszym ciągu w lipcu 1934 r. koleje otrzymały prawo wyłączności eksploatowania ruchu ciężarowego i autobusowego na przeciąg 20 lat, na przestrzeni 10.000 klm. dróg bitych równoległych do szlaków kolejowych.

Jakkolwiek źródła amerykańskie podają ilość dróg w Rumunji na rok 1934 na 79.800 (a na 1933 na 65.700) mil angielskich, czyli około 127.000 klm., jednak sieć dróg bitych w Rumunji obejmuje w rzeczywistości niewięcej jak 27.000 klm., z czego właściwie jedynym przydatnym dla transportów samochodowym traktem jest szlak: Giurdżewo — Bukarest — Brasow — Sebesch — Cluj; oddanie więc najlepszych, a właściwie jedynych użytecznych szlaków w ręce kolei żelaznych — jest właściwie prawie zupełnem zmonopolizowaniem transportów samochodowych i pewnem skrępowaniem możliwości rozwojowych.

Otrzymawszy wyłączność i zaprojektowawszy przeprowadzenie inwestycyj na 600 milj. do 700 milj. lei (zakup około 800 podwozi i autobusów zagranicą), koleje wobec trudności wybrania odpowiednich typów, nie uruchomiły odrazu regularnych kursów na zaanektowanych szlakach.

Wreszcie zakupiono około 30 autobusów różnych marek i uruchomiono w połowie ubiegłego roku pierwszą linję autobusową-kolejową na szlaku Giurgiu — Bukareszt.

Dynamikę motoryzacji Rumunji lat ostatnich — charakteryzuje najlepiej Tablica 1 (wykaz nowych rejestracji) w porównaniu z Tablicą II (ilościowy stan taboru).

Tablica I. — Nowe Rejestracje w sztukach.

Lata	1930	1931	1932	1933	1934	1935
Samochody osobowe	1100	900	720	1025	1360	1600
Ciężarowe	600	500	260	190	360	380
Autobusy	500	400	180	250	362	320
Ogółem	2200	1800	1160	1465	2082	2300

Jakkolwiek od roku 1933 ilość wozów nowo-zarejestrowanych stale wzrasta, wobec jednak złego stanu dróg i wynikającego z tego powodu przedwczesnego zużycia taboru, (w szczególności ciężarowego) — wysokość nowych rejestracji w stosunku do kursującego taboru jest jeszcze najzupełniej niewystarczającą — nawet na ilościowe dopełnienie. Tak np. w roku 1935 władze wycofały ze względów bezpieczeństwa ponad 1000 wozów przemysłowych.

Ilość ta naturalnie nie została skompensowaną ogólną ilością nowo-zarejestrowanych wozów przemysłowych w roku 1935 (700 sztuk).

Tablica II. — Ilościowy stan kursującego taboru.

na 1.I. R.	1931	1932	1933	1934	1935	1936
Ilość szt.	35.360	34.400	30.140	25.400	24.500	25.800

Oficjalne statystyki i źródła amerykańskie podają nieco wyższe cyfry, jednak należy wziąć pod uwagę, że nie wszystkie wozy (szczególnie na prowincji) znajdują się w eksploatacji.

Oficjalne cyfry na 1.I.1936 r. wynoszą:

Samoch. osobowych	20.400
Wozów ciężarowych	6.200
Autobusów	2.500
Ogółem	29.100 sztuk

W podanej w Tablicy II cyfrze 25.800 sztuk było 18.000 samochodów osobowych i 7.800 sztuk wozów przemysłowych.

Biorąc pod uwagę ilościowy stan taboru, wynoszący 25.800 sztuk, jak również to, że średnią wytrzymałość samochodu w Rumunji nie można liczyć na więcej jak 6 lat — dochodzi się do wniosku, iż dla utrzymania stanu posiadania w obecnej jego wartości — coroczne zakupy nowych wozów winny wynosić 4000 — 4300 sztuk.

Wozy marek amerykańskich zajmują dominujące stanowisko w kursującym taborze.

Z nowo-zarejestrowanych wozów było:

W roku	1932	1933	1934	1935
Wozów amerykańskich	920	1075	1760	1950
czyli %	80%	73.5%	84.5%	85%

Import do Rumunji wynosił:

W roku	1930	1931	1932	1933	1934	1935*)
Wozów ameryk.	2040	1600	880	900	1900	2100
Europejskich	460	400	220	300	300	400
Łącznie	2500	2000	1100	1200	2200	2500

W bieżącym roku daje się zauważyć pewne dalsze ożywienie na rynku samochodowym — zarejestrowano bowiem w styczniu ogółem 108 szt. (wobec 63 szt. w styczniu ub. roku) w tem 84 wozów marek amerykańskich, a w lutym 128 sztuk (wobec 101 szt. w lutym ubiegłego roku) w tem 92 amerykańskich.

Nosząc się z zamiarem stworzenia własnego przemysłu samochodowego, a właściwie wobec szczupłości rynku — narazie przemysłu samochodowego, a właściwie wobec szczupłości rynku — narazie przemysłu montażowego, Rada Ministrów wydała w początkach 1935 r. (1 luty — 5 kwietnia) nowe rozporządzenie, dotyczące wwozu części i zespołów samochodowych dla montażu w kraju.

*) *Uwaga.* Gotowych wozów i zespołów do zmontowania.

Rozporządzenie to zezwala na sprowadzenie rocznie kompletów części i zespołów do 17.500 sztuk samochodów, wartości do 1 miljarda lei bez pozwoleń wwozu i to na przeciąg 10 lat.

Pozatem wwóz części wymiennych do tych samochodów nie jest reglamentowany.

Zapłata wreszcie ma być dokonywana na zasadzie kompensacji — bez ograniczenia rodzaju towaru, ani kraju przeznaczenia.

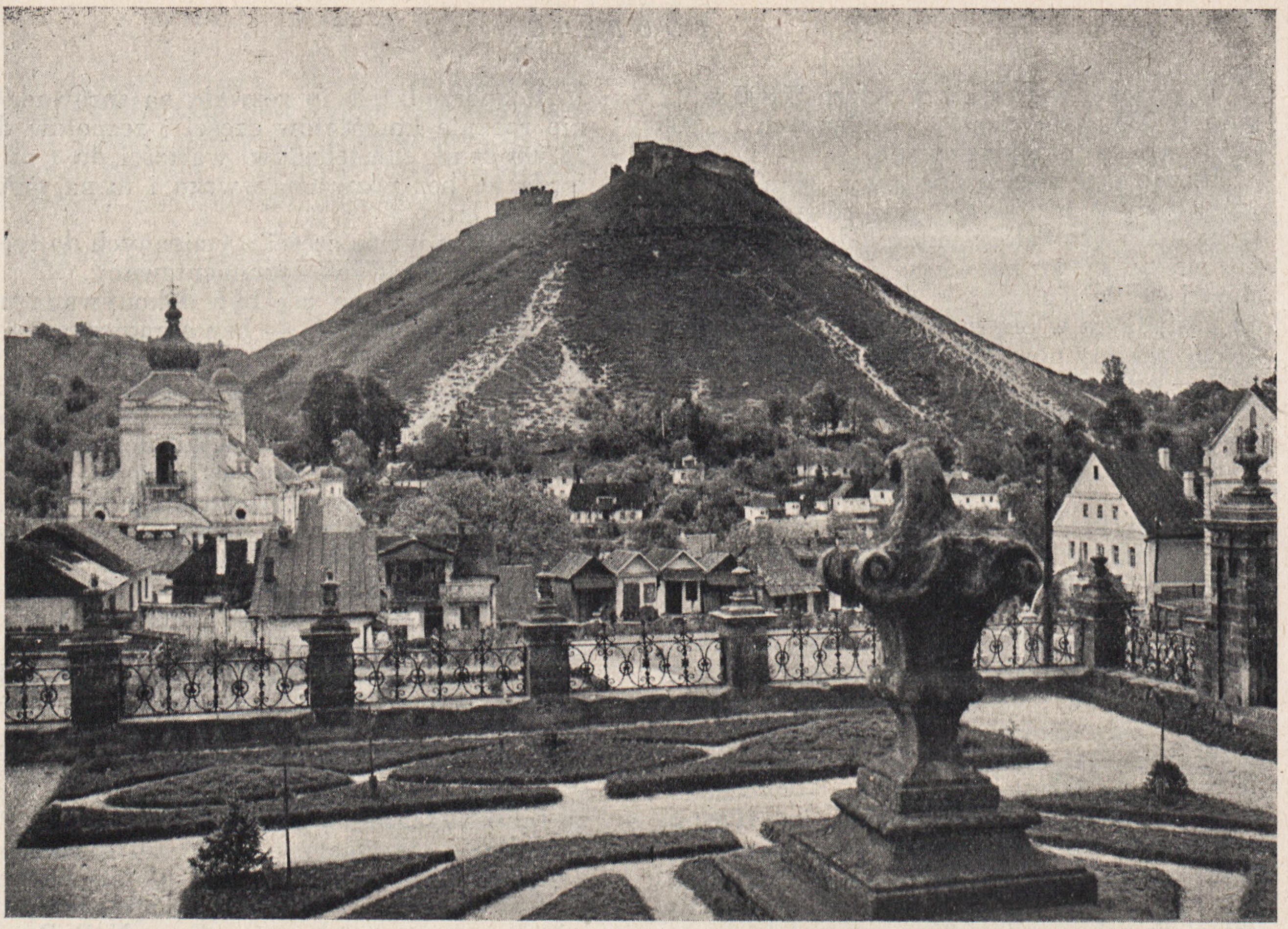
Osobne przepisy określają sposób sprowadzania samochodów do montażu (partjami po 100 sztuk minimum — podwozia rozmontowane, karoserje w stanie surowym etc.).

Na mocy tego rozporządzenia, jako pierwsze rozpoczęło budowę montowni w Bukareszcie Tow. Forda. Montownia ta mająca wypuszczać narazie około 2500 — 3000 sztuk rocznie będzie ostatecznie zupełnie uruchomiona w połowie b. roku.

Ponieważ w interesach Rumunji nie było uzależnienie się od jednej montowni, ani także Ford Motor C-y nie rościła sobie otrzymując koncesję — pretensji do monopolu — z rozporządzenia o montowniach korzystać mogą i inne fabryki zagraniczne.

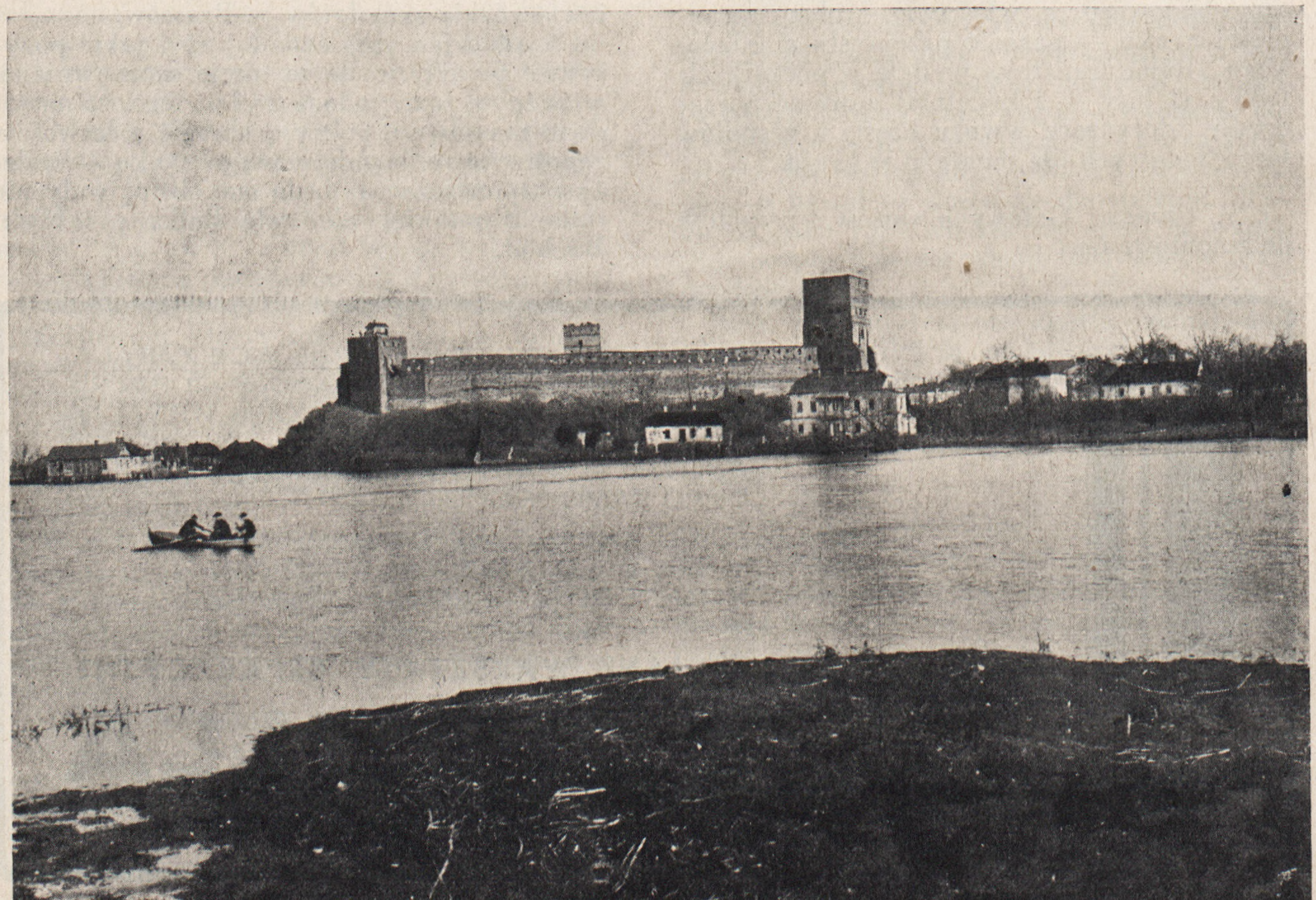
Narazie otrzymały również zezwolenie na urządzenie montowni General Motors C-tion, Chrysler i Dodge. Chrysler rozpoczął już prowizoryczny montaż łącznie z F-mą N. B. Perry w Cluj. Ubiega się podobno również o koncesję montownianą Renault, z którym mają współpracować — fabryka wagonów w Arach i wytwórnia samolotów w Brassow.

Trudno jest dziś sądzić, czy i jakie pozytywne wyniki wyda ta akcja montowniana, w każdym razie jednak wobec tego, że nawet dwie montownie pokryją narazie z łatwością zapotrzebowania miejscowego rynku — należy przypuszczać, iż będą one obsługiwały nie tylko Rumunję, ale całe Bałkany i bliski Wschód.



Krzemieniec. Góra Bony. Fot. Henryk Poddębski.

Mir. Zamek. Fot. Henryk Poddębski.





Puszcza Białowieska. Fot. Henryk Poddębski

Artykuł „O turystyce na Ziemiach Wschodnich" pióra p. Zofji Chamiec zamieścimy w następnym numerze „Touring'u".

KOMUNIKATY OFICJALNE POLSKIEGO TOURING KLUBU

W MOTORYZACJI SIŁA POLSKI OGÓLNO-POLSKI ZJAZD PLAKIETOWY DO SPAŁY I „JAZDA KONKURSOWA" NAJWIĘKSZĄ IMPREZĄ MOTOROWĄ W SEZONIE

W dniu 14 czerwca r. b. odbył się z okazji jubileuszu Pana Prezydenta „Zjazd plakietowy do Spały", zorganizowany przez Polski Touring Klub.

W raidzie wzięło udział 111 samochodów i 32 motocykle, startujące ze wszystkich większych miast Polski.

Równocześnie ze zjazdem odbyła się w tym dniu na odcinku Raszyn — Spała „Jazda Konkursowa" samochodów, w której wzięło udział 27 maszyn, oraz kilka motocykli.

Komandorem Raidu był dyr. Zygmunt Rakowicz, Wicekomandorami inż. Bohdan Lubiński i p. Bohdan Rychter. W Kierownictwie Raidu czynnie współdziałał sekretarz Sekcji Samochodowej p. Jerzy Dodacki.

W raidzie brali udział w charakterze zawodników Prezes Zarządu P. T. Klubu p. Ferdynand Świtalski, Wiceminister Skarbu, redaktor Misiakowski i redaktor Auta i Techniki samochodowej inż. Studziński, oraz szereg wybitnych przedstawicieli świata samochodowego z Warszawy i prowincji.

Poza członkami Polskiego Touring Klubu w rajdzie udział wzięli członkowie Polskiego Klubu Motocyklowego, Automobilklubu Polski, Sekcji Motorowej Związku Strzeleckiego, oraz Sekcji Motorowej Związku Oficerów Rezerwy R. P.

Zawdzięczając pięknej pogodzie i miłemu towarzyskiemu nastrojowi impreza udała się znakomicie.

Należy podkreślić, iż wydatną pomoc organizatorom okazała Policja Państwowa, rozstawiając wzdłuż trasy patrole oraz wskazując zawodnikom kierunek.

Prezydjum Zarządu Głównego wpisało się do księgi pamiątkowej Pana Prezydenta i złożyło podziękowanie na ręce Dyrektora Spały p. Rząckiego za gościnne przyjęcie.

Zjazd plakietowy do Spały, który odbył się bez najmniejszego wypadku był pierwszą tegoroczną na tak wielką skalę zorganizowaną imprezą motorową w Polsce.

* * *

W „Jeździe konkursowej" pierwsze miejsce zajął p. M. Wierzba (Tatra) z Klubu Motorowego Zw. Of. Rez., drugie miejsce — p. S. Heller, P. T. K. (Steyer - Super - Sport), trzecie — p. P. Heller, P. T. K. (Buick), czwarte — p. inż. K. Studziński (Automobilklub Polski) na maszynie Fiat 508.

WALNY ZJAZD POLSKIEGO TOURING KLUBU.

Dn. 24 maja b. r. obradował w Warszawie walny zjazd delegatów Polskiego Touring Klubu. Zjazd obesłany był niemal przez wszystkie delegatury. Obrady poświęcone były omówieniu sprawy ożywienia motoryzacji i turystyki w całym kraju.

Zjazd wysłał depesze hołdownicze do P. Prezydenta Rzplitej, gen. inspektora Sił Zbrojnych gen. Rydza-Śmigłego, prezesa Rady Ministrów gen. Sławoj-Składkowskiego i ministra Komunikacji płk. Ulrycha.

Zjazdowi przewodniczył prok. Sądu Apelacyjnego Rajmund Jaszczewski z Poznania, który zaprosił na asesorów wiceministra Skarbu p. Ferdynanda Świtalskiego, dr. Z. Kremera ze Lwowa i dr. Jerzego Łaszcza z Katowic. Sekretarzował inż. Rosenblatt z Łodzi.

Przez aklamację przyjęto sprawozdanie Zarządu Głównego za rok 1935, udzielono absolutorjum na wniosek Komisji Rewizyjnej ustępującemu zarządowi oraz zatwierdzono preliminarz na rok 1936.

W programie działalności Polskiego Touring Klubu, zatwierdzonym na rok 1936 wysunięto następujące punkty: a) w dziedzinie turystyki motorowej wydanie mapy stanu dróg na rok 1936. Zorganizowanie w pierwszej połowie czerwca wszechpolskiego plakietowego zjazdu gwiaździstego do Spały, zjazdu do Łowicza z okazji 800-lecia miasta i szeregu innych. Przygotowanie do wydawania tryptyków rowerowych, na łodzie motorowe, żaglowe i kajaki. Wydawanie zeszytów kontrolnych na doroczny konkurs na największą ilość przejechanych kilometrów w bież. sezonie. Zorganizowanie gęstej sieci placówek lekarskich, b) w dziedzinie motoryzacji: zorganizowanie Komisji Porad Technicznych oraz prawnych współdziałanie z władzami miarodajnemi w sprawie bezpieczeństwa ruchu na drogach, stałe ogłaszanie otrzymywanych komunikatów drogowych, c) w dziedzinie propagandy: wydawanie własnego organu prasowego miesięcznika „Touring". Wydawanie dla prasy tygodniowych komunikatów prasowych. Prowadzenie propagandy turystycznej Polski przy pomocy artykułów, wysyłki materjału propagandowego i t. p., uczestniczenie w dorocznych obradach międzynarodowych organizacyj turystycznych, d) w dziedzinie udogodnień i zniżek dla członków postanowiono w dalszym ciągu czynić starania o otrzymywanie jaknajdalej idących zniżek dla członków, e) wreszcie w dziedzinie organizacji uchwalono powiększyć znacznie sieć placówek Polskiego Touring Klubu na prowincji.

Na prezesa zarządu głównego jednomyślnie zaproszono p. wiceministra Skarbu Ferdynanda Świtalskiego, który wybór przyjął. Jednocześnie wyrażono nowemu prezesowi serdeczne podziękowanie za jego dotychczasową owocną pracę nad ożywieniem działalności Polskiego Touring Klubu, współpracę czynną przy organizowaniu szeregu imprez samochodowych pod znakiem P. T. Klubu, na terenie Poznania, gdzie był paroletnim prezesem sekcji samochodowej P. T. K.

Prezesem Rady Naczelnej pozostał jej dotychczasowy przewodniczący dr. Maurycy Jaroszyński.

Specjalnie podziękowanie wyraził zjazd ustępującemu prezesowi Zarządu Głównego p. Stanisławowi Reszczyńskiemu, który swą energiczną pracą i oddaniem celom P. T. Klubu zdołał postawić go na obecnym poziomie. Równocześnie zaproszono p. Reszczyńskiego, który nadal zamierza czynnie współpracować w P. T. Kl. aby zatrzymał godność wiceprezesa Zarządu.

Skład obecnego zarządu po ukonstytuowaniu się przedstawia się następująco: prezes p. Ferdynand Świtalski, wiceprezes p. Stanisław Reszczyński (dotychczasowy prezes Zarządu), sekretarz generalny, p. Józef Michalikowski, skarbnik p. Bohdan Rychter, pozostałymi członkami zarządu są pp. mjr. Marjan Czeżowski, inż. Bohdan Lubiński, inż. Adam Tuszyński, kpt. dypl. Michał Rybikowski.

Walny Zjazd Delegatów Polskiego Touring Klubu wysłał następujące depesze:

Pan Prezydent Rzeczypospolitej

Warszawa — Zamek.

Walny Zjazd Delegatów Polskiego Touring Klubu składa hołd Pierwszemu Obywatelowi Rzeczypospolitej i zapewnia że Klub nie spocznie w pracy dla wielkości Państwa.

Generał Edward Rydz Śmigły

Warszawa

Walny Zjazd Delegatów Polskiego Touring Klubu składa hołd Naczelnemu Wodzowi Sił Zbrojnych i zapewnia iż Klub przez propagandę motoryzacji dążyć będzie do wzmocnienia potęgi Rzeczypospolitej.

Generał Dr. Sławoj-Składkowski

Prezes Rady Ministrów

Warszawa

Walny Zjazd Delegatów Polskiego Touring Klubu zgłasza w imieniu Klubu czynną współpracę dla dobra Rzeczypospolitej.

Pan Minister Komunikacji Juljusz Ulrych

Warszawa

Walny Zjazd Delegatów Polskiego Touring Klubu stwierdza, że Klub w swych pracach dążyć będzie do wzmożenia zrozumienia przez szerokie warstwy społeczeństwa znaczenia motoryzacji kraju i ruchu turystycznego.

RADA NACZELNA POLSKIEGO TOURING KLUBU.

Dnia 23 maja b.r. odbyło się pod przewodnictwem Prezesa D-ra Maurycego Jaroszyńskiego posiedzenie Rady Naczelnej Polskiego Touring Klubu.

Sprawozdanie z działalności Zarządu Głównego złożył P. Stanisław Reszczyński, dotychczasowy Prezes Zarządu. Sprawozdanie to, jak również bilans i budżet Klubu na rok 1936 zostało przez Radę przyjęte do wiadomości. Nadto Rada zatwierdziła program działalności na rok 1936, udzielając Zarządowi Głównemu absolutorjum.

O wyraźny program motoryzacji kraju

Wszyscy krytykują stan istniejący, wygłaszają piękne programy, powołują się na szalony rozwój motoryzacji zagranicą, ale cóż z tego?

Znów „przegadaliśmy" sezon bieżący, a programu i decyzji w sprawach motoryzacji jak nie było tak niema

Polski Touring Klub, jako największa reprezentacja zmotorozowanych turystów, powinien i musi wypowiedzieć swój pogląd na to aktualne zagadnienie, możliwe do zrealizowania przy dobrej woli i chęciach i przy odrzuceniu biurokratycznego nastawienia.

Do niedawna sposób traktowania samochodu i jego posiadacza przez władze był poważnym hamulcem dla motoryzacji Polski, trudno jednak nie skonstatować faktu, że główną przyczyną demotoryzacji kraju jest ogólne zubożenie ludności, dochodzące w ostatnim roku do 270 zł. na głowę dochodu społecznego przy bardzo wysokich obciążeniach publicznych.

Pojemność rynku polskiego jest mała nie tylko ze względu na zubożenie, ale również z powodu wysokich kosztów utrzymania samochodu, spowodowanych zbyt dużemi obciążeniami podatkowemi, paliwa oraz prohibicyjnemi cłami na gumy, akcesorja, części zamienne i t. d. Do tego należy dołączyć wysoki podatek drogowy oraz wysokie koszty remontów, garażowania i t. p. W rezultacie pojemność naszego rynku przy daleko idącym optymiźmie nie może w tych warunkach mieć dużej atrakcyjności dla montowni zagranicznych i dlatego musimy stworzyć własny przemysł i produkować brakujące na rynku polskim typy tanich wozów, przystosowanych do warunków lokalnych, nie dając monopolu jednej wytwórni w kraju.

Jesteśmy stanowczymi przeciwnikami niszczenia już istniejącego przemysłu samochodowego i motocyklowego przez udzielanie koncesji na budowę montowni zagranicznym fabrykom, które nie będą zatrudniać naszego przemysłu w fabrykacji części samochodowych, nie możemy jednak zgodzić się na produkowanie tylko kilku typów samochodów, wytwarzanych obecnie.

Narazie więc pozostaje import na ulgowych warunkach wozów na zasadach handlu kompensacyjnego, jednak tylko kilku typów, uznanych za najbardziej odpowiednie i to tylko do czasu stworzenia własnej produkcji. Importowanie dowolnych typów samochodów może stworzyć chaotyczną motoryzację, w której nasz tabor rozproszkuje się na setki marek i systemów, zaopatrzenie których w części zamienne będzie napotykało na poważne trudności, wskutek konieczności sprowadzania ich z zagranicy, nie zawsze możliwego w razie wojny, jak również wskutek częstej zmiany przedstawicielstw lub ich zupełnego zamierania.

Jasne, że będą utrudnione również obsługa i remont wozów wielu różnych marek i systemów, które wymagają wyspecjalizowanych fachowców, których nie będą w możności zastąpić nasi mechanicy typu uniwersalnego. Stąd wynika logiczny wniosek, że nieliczny polski tabor samochodowy winien być możliwie zunifikowany, zwłaszcza ze względów mobilizacyjnych, co jest zasadą ogólnie uznaną we wszystkich państwach świata.

Ponieważ nie jesteśmy w stanie sprowadzić koniecznej ilości samochodów jednego typu, ani zmusić obywateli do nabywania ich u jednego lub kilku wyróżnionych przedstawicieli tembardziej, że jak mówiliśmy wyżej na drodze niezbędnego importu stoi bilans handlowy państwa, pozostaje jedyne i wyłączne rozwiązanie, przyjęte zresztą w większości krajów — własna produkcja samochodów i motocykli.

Własna produkcja wozów motorowych, to:

a) wytwórnie krajowe, nie jedna fabryka, lecz conajmniej dwie, produkujące szereg typów,

b) stworzenie produkcji silników samochodowych kilku typów, które można byłoby użyć do różnych systemów samochodów,

c) zorganizowanie pomocniczego przemysłu samochodowego z już istniejących wielkich krajowych fabryk, mogących wytwarzać poszczególne części samochodów.

Jesteśmy zdania, że należałoby raczej sprowadzić specjalistów z zagranicy dla współdziałania w zorganizowaniu u nas wytwórni samochodów, czy to na podstawie zakupionych licencyj, czy też typu nowego, odpowiadającego naszym wymaganiom i potrzebom.

Wstydzić się tego nie należy, bo powiedzmy sobie szczerze stawiamy w motoryzacji pierwsze kroki i pomoc doświadczonych konstruktorów, jeśli ich u nas nie mamy, jest nieodzowna i uchroni nas od kardynalnych błędów i złych poczynań.

Rozważając te zagadnienia Polski Touring Klub wysuwa w pierwszej linji następujące postulaty:

1) Rząd winien jaknajszybciej opracować wyraźny program motoryzacji kraju i konsekwentnie program ten realizować przy współudziale czynników społecznych.

Sprawy realizacji programu rządowego podporządkować jednej osobie (najlepiej ekonomiście — handlowcowi, a nie technikowi) z tem, że osoba ta będzie posiadała prawo decyzji.

W tym celu należy, aby Rząd skasował podatki, obciążające samochody oraz materjały pędne i obniżył cła na niektóre typy samochodów.

2) Samochód musi być tani, aby umożliwić jaknajszerszym warstwom społeczeństwa jego nabycie. Produkty niezbędne dla korzystania z samochodu muszą być również tanie, aby nie nadwyrężały budżetu posiadacza wozu.

3) Otoczyć specjalną opieką ze strony władz administracyjnych i policji automobilistów wogóle a zrzeszonych w Polskim Touring Klubie w szczególności, jak to ma miejsce np. w Niemczech.

4) Uporządkować na szosach ruch pojazdów konnych i rowerów.

Należy również otoczyć opieką właścicieli nietylko nowych samochodów, lecz również i „starych automobilistów", t. j. osoby posiadające od wielu lat samochody używane przez obniżenie ceł na części zamienne oraz zwolnienie z zaległych podatków.

MIĘDZYNARODOWA PIELGRZYMKA DO BARI.

Na podstawie porozumienia Polskiego Touring Klubu ze Stowarzyszeniem Św. Mikołaja z Bari w Rzymie zorganizowana zostanie we wrześniu r. b. pielgrzymka do Grobu św. Mikołaja w Bari.

Szczegóły tej pielgrzymki omówione będą w następnym numerze „Touringu".

GRATULACJE DLA M/S „BATORY".

Z powodu pierwszej podróży do Ameryki naszego motorowca „Batory" została wysłana do Gdyni na ręce kpt. okrętu p. E. Borkowskiego depesza gratulacyjna. Również Prezydjum wysłało do kpt. Borkowskiego do Londynu (w czasie inauguracyjnej podróży statku z Włoch do Gdyni) telegram z osobistemi życzeniami dla wybitnego kapitana polskiej marynarki handlowej.

W odpowiedzi otrzymał Polski Touring Klub od kapitana Borkowskiego telegram o bardzo serdecznej treści, który w całości podajemy:

Prezes Świtalski, Wiceprezes Reszczyński, Polski Touring Klub Warszawa.

Za nadesłane pozdrowienia serdecznie dziękuję. Batory postarał się z Triestu i do New Yorku i z powrotem. Niebieska wstęga Bałtyku należy do Batorego!

Oddaję cześć pracy Waszej dla dobra Waszych członków i Polski wdzięczny Borkowski.

GRATULACJE DLA „QUEEN MARY".

Z powodu inauguracyjnej podróży statku angielskiego „Queen Mary", Prezydjum Zarządu Głównego wystosowało do dyrekcji Towarzystwa Cunard Line telegram gratulacyjny, na który Polski Touring Klub otrzymał telegraficznie bardzo serdeczne podziękowanie.

Ś. P. ERNEST N. SMITH. WICEPREZES A. A. A.

Na skutek przedwczesnej śmierci członka Prezydjum A.A.A. (American Automobile Association), Washington, wysłał P. T. Klub kondolencje. W odpowiedzi otrzymał P. T. Klub od Prezesa A. A. A. Thos P. Henry, z którym łączą nas wyjątkowo serdeczne stosunki — podziękowanie, ujęte w bardzo serdeczną i przyjacielską formę.

KOŁO WŁAŚCICIELI POLSKIEGO FIATA PRZY P. T. K.

Wśród grona automobilistów, członków Polskiego Touring Klubu, posiadających samochody produkcji krajowej, rzucona została myśl odrębnej organizacji. Inicjatywę utworzenia organizacji, skupiającej właścicieli samochodów produkcji krajowej, uznać należy za ze wszech miar zdrową i godną poparcia. Właściciele tych pojazdów, aczkolwiek stanowią bezwzględnie najliczniejszą grupę wśród automobilistów polskich, nie posiadają żadnej wspólnej organizacji, któraby miała za zadanie obronę ich interesów, ułatwienie obsługi i eksploatacji samochodów, lub też przedyskutowanie kwestyj technicznych, wysuwających się na tle praktycznego używania wozów produkcji krajowej.

Szczególnego, zwłaszcza znaczenia nabiera sprawa obrony tych właścicieli wobec zakusów fiskalnych naszych władz skarbowych. Tylko brakiem odpowiedniej organizacji można wytłumaczyć fakt skasowania od dnia 1 kwietnia b.r. ulg, z jakich dotychczas korzystali od szeregu lat właściciele pojazdów produkcji krajowej przy opłacaniu państwowego funduszu drogowego. Cofnięcie tych ulg zostało przeprowadzone nieoczekiwanie i bez żadnych uzasadnionych podstaw, i to w momencie, kiedy rząd podejmuje akcję na rzecz motoryzacji kraju. Rzecz znamienna, że aczkolwiek cofnięcie ulg dotychczasowych uderzyło bardzo mocno po kieszeni automobilistów, posiadających wozy pordukcji krajowej, nie wywołało to z ich strony odpowiedniej reakcji, co tłomaczy się tylko rozproszkowaniem właścicieli pojazdów mechanicznych

Sprawą zorganizowania posiadaczy samochodów produkcji krajowej zainteresowała się żywo sekcja samochodowa Polskiego Touring Klubu i rozpoczęła już pierwsze kroki nad utworzeniem przy tej sekcji Koła Właścicieli Polskiego Fiata. Uchwała w tej sprawie została już powzięta przez Zarząd Główny. Właściciele Polskiego Fiata proszeni są o zgłaszanie swych nazwisk do „Koła".

MIĘDZYNARODOWY KONGRES W RZYMIE.

Podajemy poniżej krótkie sprawozdanie z 12-go zjazdu delegatów członków Conseil Central du Tourisme International w Rzymie, który odbył się w dniach 24—28 kwietnia 1936 r. Z ramienia Polskiego Touring Klubu udział w kongresie wziął członek Prezydjum Zarządu p. Bohdan Rychter.

Otwarcie Kongresu nastąpiło w dniu 24 kwietnia 1936 r. o godz. 9.30 rano w salonach recepcyjnych Rady Miejskiej na Kapitolu w obecności przedstawicieli rządu, korpusu dyplomatycznego i władz miejskich. Posiedzenia odbywały się w pałacu Marignoli. O godz. 10 rano odbyło się posiedzenie Zarządu Conseil Central a o 11 rano rozpoczęły się obrady. Przewodniczył prezes Conseil Central hr. Hadelin de Liedekercke Beaufort. Porządek obrad nie był zmieniany. W dyskusji nad poszczególnymi punktami porządku dziennego największy udział brali przedstawiciele Francji, Belgji i Szwajcarji, mniejszy Italji i Austrji, udział innych przedstawicieli był nikły.

Po południu 24.4 odbyła się wycieczka uczestników Kongresu na zwiedzanie nowowybudowanych dzielnic Rzymu, poczem o godz. 17.30 po zwiedzeniu muzeum na Kapitolu odbyło się garden party w ogrodach Kapitolu, wydane przez prezydenta m. Rzymu. O godz. 20.30 uczestnicy Kongresu byli podejmowani obiadem przez viceministra prasy i propagandy w Albergo Ambasciatori.

25 kwietnia nastąpiło otwarcie konkursu i wystawy afiszów turystycznych. Afisze zgłosiły: Polska, Francja, Szwajcarja, Włochy, Węgry, Austrja, Niemcy, Czechosłowacja, Danja, Algier, Holandja. Pierwszą nagrodę zdobyły Węgry.

26 kwietnia (niedziela) uczestnicy Kongresu odbyli całodzienną wycieczkę autokarami do prowincji Littoria, powstałej na osuszonych bagnach Pontyjskich. Zwiedzono dwa nowopowstałe miasta: Littorję, stolicę prowincji i Sabaudję, gdzie odbył się lunch wydany przez Reale Automobile Club d'Italia. W drodze powrotnej zwiedzono miasta Rocca di Papa i Frascati.

27 kwietnia odbyło się tylko ranne posiedzenie na którem wyczerpano porządek dzienny Kongresu, wobec czego nastąpiło zamknięcie obrad. Wieczorem odbył się obiad, wydany przez włoski Touring Club.

28 kwietnia rano miała się odbyć wycieczka autokarami do Tivoli pozatem prezydjum zjazdu oraz po jednym przedstawicielu z każdego państwa miał przyjąć na audjencji Mussolini. Delegaci, którzy mieli być przyjęci przez Mussoliniego zostali wyznaczeni przez włoskie Ministerstwo Prasy i Propagandy. Polskę reprezentował Dr. Henryk Szatkowski, Naczelnik Wydziału Turystyki w Ministerstwie Komunikacji. Polskę reprezentował na zjeździe: Dr. Henryk Szatkowski i p. Tadeusz Piotrowski z ramienia Ministerstwa Komunikacji oraz z ramienia Polskiego Touring Klubu P. Bohdan Rychter.

D R O G I

KOMUNIKAT DROGOWY.

1) Na terenie woj. nowogródzkiego w związku ze zniszczoną przez powódź odbudową grobli na drodze gminnej Nr. 4 Nowy Świerzeń — Okińczyce (2—3 klm.) zamknięty został ruch kołowy. Długość przerwy 3,5 klm. Czasowy objazd z N. Świerzenia przez Stołpce do Okińczyc drogami państwowemi.

2) Z powodu przebudowy promu droga powiatowa Mir — Suła na klm. 13 zostaje zamknięta dla ruchu kołowego od 1 czerwca do 30 czerwca b. r. Długość przerwy wynosi 24 km. Czasowy objazd o dług. 33 klm. z Mira do Stołpców drogą państwową, a stąd drogą powiatową przez Zajamno — Opieczki do Suły.

3) Z powodu budowy mostu pływającego na drodze gminnej Turzec — Jeremicze — Derewno na 6 klm. koło Jeremicz został przerwany ruch kołowy od 1 kwietnia b. r. do 30 lipca b. r. Czasowy objazd z Turca drogami państwowemi do Stołpców, a stąd powiatową przez Zajamno — Opieczki — Sułę — Humienowszczyznę do Derewna: Długość objazdu wynosi 65 klm.

4) Ruch kołowy tranzytowy na odcinku traktu państwowego Gdańskiego od klm. 22 (Palmira) do klm. 31 (Modlin) spowodu wykonywanych na nim robót przebudowy jezdni, począwszy od dnia 30 kwietnia aż do odwołania zostaje zamknięty ze skierowaniem go drogą okólną przez Warszawę — Jabłonnę — Nowy-Dwór. Dla ruchu kołowego między Warszawą a Palmirą zostaje przeznaczone pobocze traktu Gdańskiego od klm. 15 do klm. 22. Ruch pojazdów wojskowych między Kazuniem i Modlinem odbywać się bę-

dzie szosą objazdową wojskową i polową jezdni traktu Gdańskiego na odcinku od klm. 30, do mostu przez rzekę Wisłę.

5) Wydział Powiatowy w Gostyniu zawiadamia, że spowodu przebudowy szosy na drodze Dolsk—Gostyń pod Gostyniem na klm. 45,4 do 46,00 wszelki ruch kołowy i mechaniczny z dniem 11 maja b. r. będzie utrudniony. Ruch na wyżej wymienionym odcinku będzie się odbywał drogą latową, wobec czego szybkość dla pojazdów mechanicznych aż do ukończenia robót ogranicza się do 5 klm./godz.

6) Powiatowy Zarząd Drogowy w Kozienicach zawiadamia, że z dniem 4 maja b. r. został wstrzymany aż do odwołania ruch samochodowy (ciężarowy i osobowy) na klm. 1 i 2 drogi powiatowej Kozienice — Dęblin ze względu na przebudowę tego odcinka drogi i brak odpowiedniego objazdu.

7) W związku ze stanem robót przebudowy nawierzchni na trakcie państwowym wileńskim w powiecie radzymińskim, został otwarty dla ruchu kołowego odcinek powyższej drogi od km. 30.000 do km. 45.000. Natomiast począwszy od dnia 27 kwietnia b. r. do dnia 1 października b. r. zostaje zamknięty ruch kołowy tranzytowy na odcinku od km. 29.500 do kl. 51,350 tegoż traktu na terenie powiatu radzymińskiego, że skierowaniem tego ruchu przez Jadów — Łochów — Wyszków i spowrotem. Winni przekroczenia niniejszego rozporządzenia będą karani.

8) W okresie od 10 maja br. do 1 października br. przerwana będzie komunikacja na drodze państwowej Nr. 3/16 na terenie woj. nowogródzkiego na odcinku 140,292 km. do 150,228 km. spowodowana budową mostów na rzece Zdzięciołce wraz z odcinkiem drogi. Czasowy objazd drogą gminną przez wsie Ochonowo, Bockiewicze do drogi państwowej Nr. 3/17 i tą drogą przez Nowiny do wsi Niesiołówka do drogi państwowej Nr. 3/16.

9) W okresie od 10 maja do 1 października 1936 r. przerwana zostanie komunikacja na terenie woj. nowogródzkego na drodze państwowej nr. 3/20 Nowogródek — Wsielub na odcinku km. 67,872 do km. 80,327, spowodowana budową drogi z przepustami. Długość przerwy dla samochodów wynosi 12,455 km. dla podwód 5.000 km. Czasowy objazd samochodami z Nowogródka drogą powiatową przez wsie Bajki — Milkiewicze do wsi Mokrzec, a stąd drogą gminną do Wsielubia. Podwodami zaś od drogi państwowej nr. 3/16 km. 70 drogą gminną przez Zieniewszczyznę do Wsielubia. Długość objazdu dla samochodów 25,00 km. dla podwód 10,00 km.

10) W okresie od 10 maja do 30 czerwca 1936 r. na terenie powiatu stołpeckiego woj. nowogródzkiego przerwana zostanie komunikacja na drodze państwowej nr. 3/20 Zaniuny-Nieśwież na km. 116, spowodowana wykonaniem robót ziemnych na odcinku Turzec — Rzepjowo. Długość przerwy 0,50 km. Czasowy objazd w pasie drogowym.

11) W okresie od 15 maja do 1 listopada b. r. przerwana zostanie komunikacja na drodze państwowej nr. 3/23 Mołodeczno — Siniawka (pow. stołpecki, woj. nowogródzkie) na km. 86 spowodowana wykonaniem robót ziemnych i brukowania koło wsi Gryniówka Długość przerwy 0,40 km. Czasowy objazd w pasie drogowym.

12) W okresie od 15 maja do 30 czerwca b. r. przerwana zostanie komunikacja na drodze państwowej nr. 3/20 na 128 km. koło wsi Mir Piaseczno. Długość przerwy 0,20 km. Czasowy objazd drogowym pasem.

13) W okresie od 15 maja do 31 sierpnia b. r. na drodze państwowej nr. 3/24 Mir — Stołpce (pow. stołpecki, woj. nowogródzkie) na 13 km. przy wsi Skomoroszkach, przerwana zostanie komunikacja spowodowana wykonaniem robót ziemnych, przy budowie drogi. Długość przerwy 0,50 km. Czasowy objazd w pasie drogowym.

14) W okresie od 15 maja do 1 listopada b. r. przerwana zostanie komunikacja na drodze powiatowej nr. 1 Stołpce — Derewno — Naliboki na 9 km. spowodowana wykonaniem robót ziemnych i brukowaniem koło miejsc Opieczki. Długość przerwy 0,40 km. Czasowy objazd w pasie drogowym.

15) W okresie od 15 maja do 1 września b. r. przerwana będzie komunikacja na tejże drodze powiatowej Nr. 1 na 13 km. koło miejscowości Tulonka. Długość przerwy 0,30 km. Czasowy objazd w pasie drogowym.

16) W okresie od 20 maja do 1 listopada b. r. przerwana będzie komunikacja na tejże drodze powiatowej Nr. 1 na 24 km. koło miejscowości Bruchacze. Długość przerwy 1,60 km. Czasowy objazd w pasie drogowym.

17) W okresie od 20 maja do 1 listopada b. r. przerwana zostanie komunikacja na tejże drodze powiatowej nr. 1 na km. 39 — 42 koło wsi Jankowicze i Naliboki. Długość przerwy 2,80 km. Czasowy objaz w pasie drogowym.

18) W okresie od 15 maja do 31 sierpnia b. r. przerwana zostanie komunikacja na drodze powiatowej nr. 2 Mir — W. Zuchowicze na 9 — 10 km. koło miejscowości Wielkie Zuchowicze. Długość przerwy 1 km. Czasowy objazd samochodami i podwodami drogą gminną przez wieś Wielką Niedźwiadkę do wsi Małe Zuchowicze, a stąd drogą powiatową do wsi Wielkie Zuchowicze. Długość objazdu 18 km. Podwodami zaś drogą gminną od Mira przez folw. Uszę, wieś Kożewo do wsi Wielkie Zuchowicze. Długość objazdu 18 km.

KRONIKA TURYSTYCZNA

KALENDARZ WAŻNIEJSZYCH IMPREZ W POLSCE W CZASIE OD 16 CZERWCA DO SIERPNIA 1936.

(opracował Dr. M. Orłowicz).

CZERWIEC 1936.

16—20 **Zakopane** — Okręgowy Zlot Sokoli.

18 **Kraków** — (Oktawa Bożego Ciała) — Uroczystości „Lajkonika", procesja w Rynku).

19—21 **Krynica** — IV Zjazd w sprawie gospodarki tyrystycznej w Karpatach.

20—22 **Lwów** — Tenisowe Mistrzostwa Polski.

21 **Lwów** — Wyścigi konne. Derby koni arabskich

23 **Południowa Polska** — Uroczystości sobótek z paleniem ogni na wzgórzach. W miejscowościach nad rzekami uroczystości wianków.

21 **Warszawa** — Mecz lekkoatletyczny Polska — Belgja.

24 **Łowicz** — Odpust św. Jana Chrzciciela, doroczny jarmark na konie.

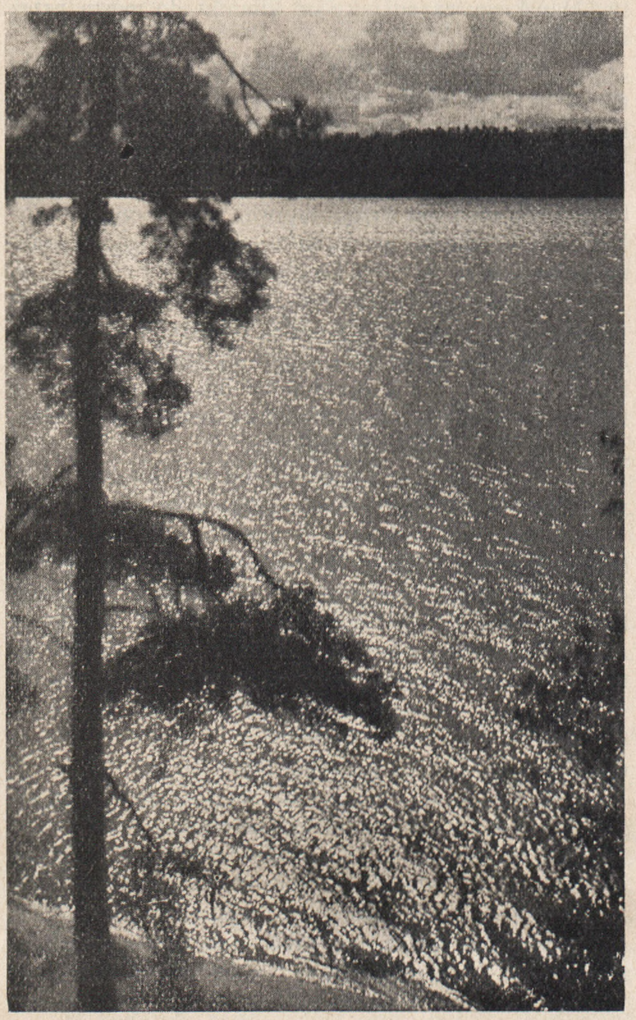
27.VI—10.VII **Kraków** — Wystawa uzdrowiskowo - turystyczna.
28—29 **Czeremosz**—Kajakowy wyścig górski Lwowskiego Okręgu.
28—29 **Gdynia** — „Święto Morza".
27—29 **Warszawa** — Zjazd śpiewaków polskich z zagranicy, 10-lecie Zjednoczenia śpiewaczego (Święto Pieśni).
28.VI—12.VII **Ustjanowa** — Krajowe zawody szybowców.
29 **Tyniec k. Krakowa** — Odpust św. Piotra i Pawła w ruinach opactwa Benedyktynów.
26.VI—2.VII Kolarski Bieg do Morza.
28.VI—3.VII **Wilno** — Zawody jeździeckie.

LIPIEC.

1—5 **Wilno** — C. d. jeździeckich zawodów konnych
1—12 **Ustjanowa** — C. d. krajowych zawodów szybowców.
1—10 **Kraków** — C. d. Wystawy uzdrowiskowo-turystycznej.
2 **Wilno** — Odpust w Ostrej Bramie w rocznicę koronacji obrazu M. Boskiej.
3 **Warszawa** — Zakończenie wiosennego sezonu wyścigów konnych.
5 **Włocławek** — 50-lecie Tow. Wioślarskiego, regaty wioślarskie.
9—17 **Warszawa** — Międzynarodowy Kongres Nauk Administracyjnych.
10—14 **Wilno.** Spływ kajakowy z Żułowa do Wilna.
11 **Bydgoszcz** — Zlot dzielnicowy Sokoła (50-lecie Gniazda w Bygoszczy).
12 **Worochta** — Odpust gr.-kat. św. Piotra i Pawła, piękne stroje ludowe (Święto Huculszczyzny).
12 **Warszawa** — Kolarskie szosowe mistrzostwo Polski.
13.VII—13.VIII **Kalwarja Zebrzydowska** — Targi na meble.
18—20 **Ciechocinek** — Pływackie mistrzostwa Polski.
18—19 **Piekary Śląskie** — Odpust doroczny pielgrzymki z Polskiego i Niemieckiego Śląska, stroje ludowe.
19 **Warszawa** — Kolarskie torowe mistrzostwa Polski 1000 m.
23—31 **Stary Sącz** — Uroczystości ku czci bł. Kingi, odpust w kościele Klarysek.
23—26 **Bydgoszcz** — Wioślarskie mistrzostwa Polski w Brdyujściu.
26 **Wieliczka** — Uroczystości w salinach, uroczystości b. Kingi.
26 **Tarnopol** — Podolski jarmark św. Anny na konie, odpust doroczny. Otwarcie Targów Podolskich (do 10 sierpnia).
26 **Nowy Targ** — Odpust św. Anny, stroje góralskie.



Wołyń. Rycerska kapliczka.



Okolice Augustowa. Jezioro Sajno. Fot. Rotsztejn.

WYCIECZKI NA POŁUDNIE:
DO JUGOSŁAWJI.
3 i 18 każdego miesiąca od czerwca do października.
Pobyt w Dubrowniku, Rabie, Makarskiej. Zwiedzanie Wiednia — Budapesztu — Zagrzebia—Splitu— Cetynji — Wenecji — Aten. Przejazdy morskie. Cena od Zł. 435.
DO BUŁGARJI.
1 i 13 każdego miesiąca od czerwca do października.
Pobyt w Domu Polskim w Warnie, nad Morzem Czarnem. Zwiedzanie Bukaresztu. Wycieczka do Stambułu. Cena Zł. 263.
DO RUMUNJI.
1 i 14 każdego miesiąca od czerwca do września.
Pobyt w Carmen Sylva, nad Morzem Czarnem. Zwiedzanie Bukaresztu. Wycieczka do Stambułu. Cena od Zł. 290 (Orbis).

ZAGRANICZNE OKRĘTY WYCIECZKOWE ODWIEDZAJĄ GDYNIĘ.
Conseil Central du Tourisme International (Paris), którego członkiem rzeczywistym jest Polski Touring Klub nadesłał wykaz wycieczek morskich do krajów północnych Europy, organizowanych przez zagraniczne towarzystwa okrętowe w czasie od 1 czerwca do 1.9 r. b.
Na ogólną ilość 57 okrętów z wycieczkami tylko trzy zawijają do naszej Gdyni, zaś 13 do Zoppot wzgl. Gdańska.

Do Gdyni przybędą następujące okręty:
„Colombia", należący do T-wa „Cie Transatlantique", wycieczka trwa 21 dni, odjazd 30.7 z Hawru; „Viceroy of India", należący do T-wa „P. et O", wycieczka trwa 15 dni, odjazd z Southampton 31.7; „Stella Polaris", należący do T-wa „B. et N. Norwegian Mail", wycieczka trwa 20 dni, odjazd z Calais 22.8.

Żałujemy mocno, że na 37 okrętów, przejeżdżających przez polskie wody, trzy zawijają do naszego portu, zaś trzynaście okrętów odwiedza Sopoty.

Polski Touring Klub w tej sprawie zwrócił się C. C. du T. I. z prośbą, aby linje okrętowe, które organizują wycieczki na północ uwzględniały w swych programach również Gdynię.

OLIMPJADA W BERLINIE.

PONAD 800 ZAGRANICZNYCH DZIENNIKARZY NA OLIMPJADZIE.

Komitet Organizacyjny poświęcił specjalną uwagę działowi informacyjno - sprawozdawczemu. Tysiąc najlepszych miejsc na stadjonie olimpijskim zarezerwowano dla prasy krajowej i zagranicznej, zapewniając jednocześnie wszelkie możliwości techniczne szybkiej obsługi pism całego świata.

Początkowo liczbę dziennikarzy zagranicznych określono na 10 procent liczebności drużyny reprezentacyjnej, potem jednak poczyniono od tej zasady szereg odstępstw, tak, że liczyć się należy z przyjazdem ponad 800 przedstawicieli prasy z poza Niemiec.

NAJLEPSZE KLINGI NA TURNIEJU OLIMPIJSKIM.

Prezes Międzynarodowej Federacji Szermierczej płk. Ansuach (Belgja), mistrz olimpijski w szpadzie z 1912 r., złożył na kongresie brukselskim oświadczenie, że tegoroczny turniej olimpijski w Berlinie zapowiada się na jedną z najwspanialszych demonstracyj tego sportu, jaką notowały kroniki szermiercze.

W związku z tym turniejem nie od rzeczy będzie dokonać krótkiego przeglądu obecnego układu sił. Włochy, Francja i Belgja stoją na czele państw europejskich i dotąd nikomu nie udało się frontu tego załamać. Na uwagę jednak zasługuje fakt, że szermierka należy do tych sportów, w których Europa nie oddała prymatu Ameryce, czerpiąc siłę i wzory w starej tradycji. Niespodzianki są tutaj rzadsze niż gdzieindziej, ponieważ klasa szermiercza rozwija się w toku długotrwałej i uciążliwej pracy. Tem też tłumaczy się obecność na listach mistrzowskich ciągle tych samych nazwisk starych mistrzów np. Casmira, mistrza Niemiec w trzech broniach, Włochów Marziego i Gaudiniego, Francuzów Cattiau, Pecheux i Gaudina, Węgrów Pillera i Petschauera, Szweda Dryssena i innych.

Lista zwycięzców olimpijskich zawiera najwięcej nazwisk romańskich. We florecie najsilniejszemi zespołami rozporządzają Włochy, Francja i Belgja. W finałach wszystkich poważniejszych turniejów widzimy samych przedstawicieli tych państw.

Te same narody przodują również w szpadzie, chociaż w ostatnich latach jesteśmy tu świadkami ostrej ofensywy Szwedów, którzy traktują szpadę jako sporty korpusu oficerskiego. Mistrzostwo Europy na ostatnich zawodach w Lozannie zdobył Drakenberg („Szwecja").

W szabli Węgrzy pielęgnują własny styl obliczony na skuteczność i są chyba nie do pobicia. W tym dziale bardzo się podciągnęli Polacy, którzy wraz z Włochami walczyć będą o drugie miejsce.

Z niemieckich szermierzy poraz trzeci weźmie udział w Igrzyskach Olimpijskich Casmir, wicemistrz w Amsterdamie. Prawdopodobnie startować on będzie w florecie i szabli, zarówno w turnieju indywidualnym, jak i drużynowym.

DROBIAZGI OLIMPIJSKIE.

Nieszczęśliwy to kraj, któremu przypadnie w udziale organizacja Igrzysk Olimpijskich w 1940 roku! Przecież nie może mu się udać osiągnięcie albo nawet pobicie rekordów organizacyjnych, które ustanowią teraz Niemcy.

Tak napisał niedawno dziennik holenderski „De Telegraf", charakteryzując przygotowania Rzeszy do XI Olimpjady w Berlinie. Była to rozmowa z kierownikiem holenderskiej drużyny olimpijskiej K. J. J. Lotsy o wrażeniach, odniesionych przy zwiedzeniu urządzeń sportowych w stolicy Niemiec.

Muszę powiedzieć poprostu — oświadczył p. Lotsy — że to co stworzył Berlin dla Igrzysk Olimpijskich jest naprawdę fenomenalne! Wieś Olimpijska, stadjon, pływalnia są realizacją planów, jakie powstać mogą tylko w marzeniach sportowca. Oto mały przykład: na mecie w stadjonie olimpijskim ustawiono aparat do telewizji. Przez sterczący nad ziemią peryskop będzie można transmitować zakończenie maratonu czy stumetrówki na cały świat.

Pozatem urządzone są tam aparaty filmowe, które kierowane będą z podziemnych kabin. W kilka minut po zakończeniu walki kolegjum sędziowskie będzie mogło raz jeszcze obejrzeć jej przebieg na taśmie!

P. Lotsy odbył wraz z sekretarzem generalnym Holenderskiego Komitetu Olimpijskiego mjr. van Rossem podróż do Berlina dla sprawdzenia warunków pobytu i odżywiania zawodników podczas Igrzysk Olimpijskich. Również o rozwiązaniu tych zagadnień wyraża się p. Lotsy w samych superlatywach:

Cztery domki Wsi Olimpijskiej przeznaczone dla naszych zawodników są nie tylko urządzone celowo, ale również bardzo przytulnie. Właściwie nie należy tu mówić o „domkach". W porównaniu do modelu domku z Los Angeles, który zostanie tam umieszczony na pamiątkę Dziesiątych Igrzysk, robią one wrażenie will...

Również jadalnie są urządzone wzorowo. Olimpijczycy będą spożywali posiłek w szeregu znajdujących się obok siebie sal, z których każda posiada własną kuchnię. Tu na podstawie krajowych przepisów będą przyrządzane przez kucharzy „Norddeutscher Lloydu" potrawy, do jakich zawodnik przyzwyczajony jest u siebie w domu.

Wspaniale umieszczeni są jeźdźcy. Przeznaczony dla nich hotel w Gatod leży bezpośrednio nad wodą tak że będą mogli prosto z łóżka udać się do rannej kąpieli.

Fantastyczne wrażenie robi basen pływacki. Z podwodnej kabiny obserwować można dokładnie ruchy pływaków i skoków w wodzie. W tym celu woda jest od spodu sztucznie oświetlona.

WAŻNE DLA WSZYSTKICH KURACJUSZÓW.

Kto udaje się do jakiegokolwiek uzdrowiska polskiego, kto pragnie zorjentować się co do wyboru uzdrowiska, kogo interesują wogóle sprawy uzdrowisk, powinien przeczytać najnowszy numer „Wiadomości Turystycznych", specjalnie poświęcony uzdrowiskom polski. Jest to najpiękniejsza i największa w Polsce publikacja w tej dziedzinie, zawierająca obok szeregu artykułów zasadniczych również opisy wszystkich bez wyjątku uzdrowisk polskich, liczne i piękne fotografje, etc. Pod względem graficznym przedstawia się wymieniony numer również interesująco i śmiało może on być uważany za wzór pięknego i pożytecznego wydawnictwa.

Niska cena 50 gr. niewątpliwie jeszcze bardziej przyczyni się do spopularyzowania tego wartościowego numeru. W razie wyczerpania go u miejscowych sprzedawców, należy zwracać się do Administracji „Wiadomości Turystycznych", Warszawa, ul. Mokotowska 52, wpłacając jednocześnie należność, 50 gr. oraz 25 gr. na porto, na r-k Nr. 9389 do PKO

KOMITET OBCHODU 800-LECIA ŁOWICZA

Niemal dokładnie w pół drogi między dwoma największemi ośrodkami miejskiemi Rzeczypospolitej — leży Łowicz, miasto, zajmujące jedno z najbardziej wyjątkowych stanowisk pośród miast Polski. Ten niezmiernie charakterystyczny okręg regjonalny leży w odległości 80 km. od Warszawy i 60 km. od Łodzi, miasto zaś, będące jego stolicą, należy do najstarszych miast polskich, które w roku 1936 obchodzi, rzadką w naszych stosunkach, uroczystość 800-lecia istnienia. Dogodne położenie Łowicza na wielkich szlakach komunikacyjnych z Warszawy do Łodzi, Poznania i Gdyni — sprawia, że to miasto stanowi jeden z dogodniejszych punktów turystycznych.

Łowickie nie jest krainą lasów, ani krajem jezior i gór. Jest ono fragmentem wielkiej równiny mazowieckiej, a jednak oko nie nuży się jednostajnością krajobrazu, tak dalece jest barwne to wszystko — co jest tworem łowickiego ludu. Księżak łowicki jest bogato uposażony w zdolności kolorystyczne. Jego oko nie znosi szarzyzny, jest zaś rozlobowane w barwach dobranych skądinąd, z niesłychanem wyczuceim kolorystyki, rzec można z maestrją. Opisywanie barwności stroju łowickiego ani subtelnej pełni jego kształtów do niczego nie doprowadzi. Trzeba te rzeczy widzieć na własne oczy. Żaden bowiem opis, choćby najbardziej wprawną ręką pisany — nie jest w stanie oddać wyglądu rynku łowickiego, gdy go zapełni po brzegi barwna fala ludzi, biorących udział w procesji albo oddać wyglądu wsi łowickiej. Trzeba sobie wyobrazić niebieskie ściany chat, bogate rzeźby drzwi i okienic, częstokroć pięknie barwione wszystko to na tle zieleni kwiatów. Wnętrze tego niebieskiego domu jest przybytkiem niesłychanego bogactwa wycinanek, wspaniałej barwności i poduszek na łóżkach, domowego ołtarzyka wreszcie swoistej powagi skrzyni łowickiej, której wnętrze kryje skarby nie byle jakie — a to odświętne wełniaki, pięknie wyszywane koszule „stony" zarękawki, chusty i tyle innych wspaniałości i drobiazgów stroju niewieściego. Trzeba bowiem wiedzieć, że łowickie jest dziełem kobiet. One to „wymodziły" barwy pasiaków, ich pracą powstają chafty i wycinanki, owe dzieła artystek z Bożej łaski w których rękach spod zwykłych n życ do strzyżenia owiec wysuwają się finezyjne kształty wycinanek.

Ze wsią łowicką można również się zapoznać — powiedzmy w skrócie, zwiedzając Muzeum Etnograficzne P. T. K. w Łowiczu. Jest w nim zebrane wszystko co cenniejszego stworzył księżak. Wśród eksponatów zgromadzonych w Muzeum Etnograficznem obok strojów i haftów, wycinanek i pająków znajduje się nawet chałupa księżacka, jak żywcem ze wsi przeniesiona; nie podobna również pominąć bogatego działu ludowej sztuki religijnej, który winien stanowić nielada atrakcję dla jej znawców i miłośników.

Strona etnograficzna nie wyczerpuje Łowicza. Jest to wszak jedno z najstarszych miast polskich, dawna siedziba arcybiskupów gnieźnieńskich. Z czasów minionej świetności pozostały zabytki sztuki i architektury niewątpliwie ciekawe i godne poznania.

Tak się już utarło, że w dniu Bożego Ciała Łowicz zapełnia się tłumami turystów. Niewątpliwie Boże Ciało jest największą w rozmiarach uroczystością religijną w Łowiczu. Nie znaczy to jednak, by nie było w Łowiczu i w innym czasie nic godnego widzenia Kalendarz turystyczny okręgu łowickiego jest znacznie bogatszy a w tym roku szczególnie wzbogacony programem uroczystości, związanych z 800-leciem miasta. Festyny ludowe, pokazy pieśni i tańca zdolne są dostarczyć widzowi wiele najczystszych wzruszeń estetycznych.

Program uroczystości, związanych z obchodem 800-lecia Łowicza podaliśmy w Nr. 5 „Touringu".

POBYTY RYCZAŁTOWE W AUGUSTOWIE.

Augustów, jeden z najpiękniejszych ośrodków sportów wodnych, posiada wspaniałe warunki naturalne. Pobyt w Augustowie daje możność odbycia ciekawych wycieczek wodnych po jeziorach Augustowskich i po kanale Augustowskim. „Orbis" organizuje w Augustowie pobyty ryczałtowe.

Cena 10-dniowego ryczałtu w okresie od 1 maja do 20 czerwca i od 20 sierpnia do jesieni wynosi 37.— zł. (pokój 1-osobowy) i 33.— zł. (pokój 2-osobowy). Cena 10-dniowego ryczałtu w okresie od 20 czerwca do 20 sierpnia wy nosi 50.— zł. (pokój 1-osobowy) i 45.— zł. (pokój 2-osobowy). Ryczałty powyższe obejmują całkowity koszt pobytu w pensjonacie „Niemiryczanka" w Augustowie.

KRONIKA OGÓLNA

LOTY NAD WARSZAWĄ

Warto obejrzeć stolicę „z lotu ptaka" i zwiedzić lotnisko na Okęciu. Zapisy na niedzielne propagandowe loty nad Warszawą (cena zł. 7) przyjmują warszawskie placówki Orbisu.

KIOSK INFORMACYJNY ZWIĄZKU PROPAGANDY TURYSTYCZNEJ M. ST. WARSZAWY.

Od dnia 1 maja r. b. czynny jest na Dworcu Głównym, peron górny, Kiosk Informacyjny Związku Propagandy Turystycznej. Godziny otwarcia: codziennie (również w niedzielę i święta) od 6 rano do 24-ej. Telefon: 205-09. W Kiosku dowiedzieć się będzie można o adresach mieszkańców Warszawy za opłatą Zł. 1.— w godzinach: 8.30 — 21. W niedzielę i święta: 10 — 20 t. zn. wtedy, kiedy Biuro Adresowe Miejskie jest zamknięte dla publiczności.

Kiosk Informacyjny na Dworcu Głównym, peron od strony ul Chmielnej zostaje zamknięty. Czynny będzie tylko w czasie zjazdów.

WYDAWNICTWO INFORMACYJNE Z. P .T.

Nowe wydawnictwo p.t. „Jak zwiedzać Warszawę", zawierające wykazy tabelaryczne muzeów, kościołów, okolic podwarszawskich i plan turystyczny miasta, jest do nabycia w cenie Zł. 2.50 w „Ruchu", Centrali Związku Propagandy Turystycznej, pl. Teatralny oraz w kiosku informacyjnym Z. P. T., Dworzec Główny. peron górny od strony Al. Jerozolimskiej.

BIBLJOTEKA DZIEŁ O WARSZAWIE, ZWIĄZKU PROPAGANDY TURYSTYCZNEJ.

Zasilana stale nowemi wydawnictwami, czynna jest we wtorki i piątki od godz. 17 do 19.

Opłata gr. 20 na zakup nowych książek.

WYSTAWA W KRAKOWIE.

Powołany z inicjatywy Krakowskiego Samorządu gospodarczego i miasta Krakowa Komitet, przystąpił do urządzenia ogólnopolskiej **Wystawy Turystyczno - Uzdrowiskowej** w Krakowie w czasie od 15 sierpnia do 6 września b.r.

Wystawa będzie pomieszczona w Gmachu Akademji Górniczej i obejmie działy: turystyki, uzdrowisk, letnisk, przemysłu ludowego i chałupniczego, związanego z przemysłem letniskowym, oraz dział komunikacji w odniesieniu do turystyki.

250 WYCIECZEK PO POLSCE.

W chwili kiedy rząd polski podejmuje obronę stałości naszej waluty, wprowadzając ograniczenia dewizowe, Polskie Biuro Podróży Orbis szczególnie wzmocniło swą akcję propagandy ruchu turystycznego w Polsce, organizując 250 wycieczek dłuższych i krótszych z 8 największych miast.

Wycieczki te obejmują najpiękniejsze okolice Polski, ciekawe objekty gospodarcze i atrakcje regjonalne. Dokładne informacje dotyczące wycieczek po Polsce, tanich pobytów kuracyjnych i wypoczynkowych, znaleźć można w estetycznie wydanym prospekcie: p.t „250 wycieczek po Polsce, — pobyty kuracyjne i wypoczynkowe".

Prospekt ten otrzymać można we wszystkich placówkach Orbisu.

DOKĄD JECHAĆ NA URLOPY I NA WYCIECZKI?

Pod hasłem poznania własnego kraju i wykorzystania urystycznych i wypoczynkowych wartości polskich uzdrowisk, gór, morza — wyszedł majowy numer „Turystyki". Przynosi on liczne informacje: o programie tanich wycieczek Orbisu po Polsce, organizowanych w ogólnej liczbie 250-ciu z większych miast, o pobytach ryczałtowych w Juracie, Muszynie, Morszynie, o wycieczce do Zaleszczyk, zjeździe w Zakopanem i t. d. Sporo miejsca poświęcono wycieczkom morskim polskiemi statkami i podano ich kalendarzyk na miesiące letnie. Wyliczono okazje wycieczek lotniczych.

Kalendarzyk Turystyczny międzynarodowy podaje daty najważniejszych atrakcyj europejskich. Z wycieczek zagranicznych omówiono przedewszystkiem cykl powtarzających się przez cały sezon wyjazdów wypoczynkowych na Południe, do Jugosławji, Bułgarji ,Rumunji, Turcji i Grecji; stosunki turystyczne z tymi krajami przyczyniają się do wzmożenia polskiego eksportu przemysłowego!

Podano też kronikę Ministerstwa Komunikacji i wiadomości o zniżkach kolejowych.

„Turystyka" ładnie ilustrowana, wyszła w barwnej okładce wykonanej techniką offsetową.

RYBOŁÓWSTWO NA TARGACH GDYŃSKICH.

Mimo coraz większego uświadamiania ogółu obywateli w sprawach morskich, do tej pory większa część społeczeństwa niedocenia korzyści płynących z odżywiania się rybą morską. Skutkiem tego istnieje duża dysproporcja pomiędzy wielkością połowów morskich, a spożyciem ryby na rynku wewnętrznym. Dysproporcja ja powiększa się tembardziej, że dzięki usijnel akcji władz, coraz więcej rybaków zaopatruje się w kutry motorowe, które umożliwiają im dokonanie lepszych połowów w szybszym czasie.

Istnieje zatem konieczność zwiększenia konsumcji wewnętrznej ryb wędzonych, oraz unormowanie zagadnień eksportowych konserwami rybnemi i to tak, by porozumienia te wyszły na korzyść rybakom nadmorskim.

Dogodnym momentem do rozpatrzenia tych wszystkich spraw będą niewątpliwie Targi Gdyńskie, które odbędą się w czasie od 28 czerwca do 12 lipca b.r. Należy wyrazić nadzieję, że szczegółowy przegląd przemysłu wędzarniczego i konserwowego w Polsce pozwoli znaleźć wspólną platformę porozumienia pomiędzy przemysłem rybnym a rybakami, celem korzystnego unormowania tego nad wyraz ważnego odcinka gospodarczego.

TARGI GDYŃSKIE WYKAŻĄ STAN POLSKIEJ PRODUKCJI MORSKIEJ.

W okresie ostatnich dziesiątków lat produkcja polska w wielu działach usamodzielniła się od wpływów zagranicznych, a niekiedy gatunkowo przewyższyła. Jedynie w produkcji obsługującej odcinek morski do tej pory pozostaliśmy w tyle, korzystając w przeważnej części z materjałów importowanych.

Do produkcji tej należą m. in. silniki kutrów sieci, liny, płótna żaglowe, szczeliwo, specjalne ubrania rybackie, obuwie rybackie i t. p. Artykułów tych dostarcza przedewszystkiem zagranica, gdy niejedno przedsiębiorstwo w Polsce mogłoby wejść na wspomniany rynek.

Wskazane jest zatem, aby przedsiębiorstwa krajowe, które mają nastawioną produkcję na dział morski, zgłosiły swój udział na Targi Gdyńskie (28.6 — 12.7) mające w programie przegląd wspomnianej produkcji i drogą penetracji rynku wypełniły lukę, która daje się dotkliwie odczuwać. Szczególnie dziś wobec ograniczeń dewizowych, produkcja krajowa ma wszelkie szanse rozwoju.

KSIĄŻKI I CZASOPISMA NADESŁANE

Touring Club de Belgique, Bruxelles, rocznik 1936.

Japanese Gouverment Railways, Japan, april 1936.

Tenrikoy, Japan, Nr. 68 z d. 10 kwietnia 1936.

Skrzydlata Polska, Warszawa, Nr. 6 (140), czerwiec 1936.

Informator Wycieczkowy dla szkół i młodzieży szkolnej. Warszawa 1936 r., Wydawnictwo Min. Wyzn. Rel. i Ośw. Publ.

Mexico by motor, wydawnictwo American Automobile Association, Washington, 1936.

„Touring" organ oficjalny Touring Club Suisse, Berne, Nr. 22, z dnia 28 maja 1936.

The C. T. C. Gazette, London, Nr. 6 za czerwiec 1936.

Motor, Kopenhaga, Nr. 22 z dnia 30 maja 1936.

Italia (Italie voyages), Roma, Nr. 5 za marzec 1936 i Nr. 6 za kwiecień 1936.

Camping. London, za maj 1936.

Carta Automobilistica del Touring Club Italiano, 1936.

Travelers Map of Japan, na r. 1936.

Itineraire Automobile Brindisi — Rome, 1936.

Carte Routiére de l'Est du Congo Belge et de l'Est Africain Anglais, r. 1936.

Handbook 1936—1937, wydawnictwo The Automobile Association.

Handbook 1936, wydawnictwo Egyptian Touring Association.

Ziemia, Warszawa, Nr. 5 za maj 1936.

Przemysł Naftowy, Lwów, zeszyt 10, 1936.

Guide des Importateurs, New York, Nr. 5, maj 1936.

Aviation News, London, Nr. 58, kwiecień 1936.

Centennial News, Dallas, Texas, Nr. 24, z dn. 2 kwiet. 1936.

Lot Polski, Warszawa, Nr. 11 z d. 25 maja 1936.

The Record, Colombo, Ceylon, Nr. 8, kwiecień 1936, wydwanictwo The Automobile Association of Ceylon

Turystyka, Warszawa, Nr. 5 za maj 1936.

La Tente, organ oficjalny Camping Club de Belgique z maja 1936.

Turysta w Chojnicach, maj. 1936.

Touringbuch, oficjalne wydawnictwo jubileuszowe Austrjackiego Touring Klubu za r. 1936.

Touring Club do Brasil, Rio de Janerio, Nr. 34 za kwiecień 1936.

Le revue du Touring Club de France, Paris, Nr. 499, czerwiec 1936.

Revue du Touring Club de L'Iran, Teheran, Nr. 1, kwiecień 1936.

Tunisie, miesięcznik, Tunis, Nr. 64, kwiecień 1936.

Osterreichische Touring Zeitung, Wiedeń, Nr. 5, maj 1936.

HOTELE

polecane przez Polski Touring Klub

w kraju

WARSZAWA

Europejski, Krak. Przedm. 13
Polonia-Palace, Al. Jerozolimska 39
Bristol, Kr. Przedm. 42.
Angielski, Wierzbowa 6
Savoy, Nowy Świat 58

LWÓW

Krakowski
Warszawski

GDYNIA

Pensjonat „Laguna"

ŁÓDŹ

Grand Hotel, Piotrkowska 72
Savoy, Traugutta 6
Manteufel, Zachodnia 45
Polonja, Narutowicza 38
Polski, Piotrkowska 3

KRAKÓW

Hotel Pollera, Szpitalna 30

POZNAŃ

Hotel Bazar
Hotel Britania

zagranicą

(które udzielają zniżek członkom P. T. K. za okazaniem legitymacji).

ANGLJA

LONDYN

Grosvenor House, Park Lane
Plaza Hotel, Leicester Square

NEWQUAY

Headland Hotel

BOURNEMOUTH

The Alexandra Private Hotel

STRATFORD-UPON-AVON

Red Horse Hotel

AUSTRJA

SEMMERING

Grand Hotel Panhaus

LINZ

Hotel Weinzinger

HOLANDJA

AMSTERDAM

Carlton Hotel

WŁOCHY

CAPRI

Hotel Grotte Blene
Cortina D'Ampezzo

FLORENCE

Grand Hotel Baglioni
Hotel Bouciani

GENOVA

Grand Hotel Miramare et de la Ville

MILANO

Grand Hotel Metropole, Place du Dome

MONTECATINI

Hotel Terminus Bristol Belloni

RAPALLO

Hotel Bristol

ROMA

Hotel Ludovisi
Hotel Romano, via S. Basilio, 47

SIENA

Grand Hotel Royal-Siena

TAORMINA **(SICILIA)**

Hotel Belvedere

VARESE **(COMO)**

Palace Grand Hotel-Varese

VENEZIA

Hotel Universo
Hotel D'Italie Bauer Grünwald Albergo „Rialto"

WĘGRY

BUDAPEST

Hotel Continental

NIEMCY

ALTONA

Hotel Kaiserhof

BERLIN

Das Auto Hotel, Seldernstrasse 5-7 Charlottenburg
Hotel-Pension Zooblick, Kurfürstenstrasse 100

BRAUNSCHWEIG

Park Hotel Braunschweig

SZWAJCARJA

VEVEY

Grand Hotel d'Angleterre

WYSPY KANARYJSKIE

SANTA CRUZ DE TENERIFE

Palace Hotel, Plaza 1 de Mayo, 14

FRANCJA

AIX-LES-BAINS

Splendide-Royal et Excelsior

ARCACHON

Grand Hotel Regina et D'Angleterre

BOULOGNE-SUR-MER

Hotel Imperial

CANNES

Galia Palace

HENDAYE

Grand Hotel Imatz

LOURDES

Panoramic-Hotel

LYON

Carlton Hotel
Globe et Cecil Hotel

MARSEILLE

La Reserve-Palace Hotel

PARIS

Hotel Mont-Fleuri, 31 Av. de la Grande Armee

LE TOUQUET

Hotel Regina

ST. RAPHAEL

Hotel de la Plage

TOURS

Hotel Metropole
Hotel de l'Univers

MENTON

Palais des Fleurs Hotel

HISZPANJA

MADRID

Hotel Nacional, Pasco del Prado

SEVILLA

Hotel Majestic, Calle Canalejas

TREŚĆ ZESZYTU.

Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Kredytowa 5.
Zarząd Główny Polskiego Touring Klubu, tel. 207-04. P. K. O. konto Nr. 12563.
Rękopisów nadesłanych redakcja nie zwraca.

Cena pojedyńczego egzemplarza miesięcznika „Touring" 50 gr.
Prenumerata: rocznie zł. 6.—, półrocznie zł. 3.00.
Członkowie Polskiego Touring Klubu otrzymują „Touring" bezpłatnie.

Wydawca: Polski Touring Klub. **Redaktor:** Józef Michalikowski Sekr. Gen. Zarz. Gł. Polskiego Touring

Zakł. Graf. „Polska Zjednoczona", Warszawa, Nowolipie 7 Tel. 11-40-45.



KINA

stołeczne, które udzielają ulg członkom Polskiego Touring Klubu

(za okazaniem legitymacji klubowej).

ATLANTIC **Chmielna 33** Parter za cenę biletu na balkon	**APOLLO** **Marszał. 106** Parter za cenę biletu na balkon	**BAŁTYK** **Chmielna 9** Miejsca parter. po zł. 1.70	**CAPITOL** **Marszal. 125** Parter za cenę biletu na balkon	**CASINO** **N. Świat 50** Parter za cenę biletu na balkon	**EUROPA** **N. Świat 63** Parter po zł. 2 20 zamiast po zł. 3.30
FILHARMONJA **Jasna 5** Parter za cenę biletu na balkon	**HOLLYWOOD** **Hoża 29** Bilety po zł. 2.30 w 10 dni po premjerze, opròcz. niedz.	**MAJESTIC** **N. Świat 43** Parter po 2.20 zamiast zł. 3.30	**RIALTO** **Jasna 3.** Parter za cenę biletu na balkon	**STYLOWY** **Marszałk. 112.** Parter po zł. 2.20 zamiast zł. 3.30	**ŚWIATOWID** **Marszałk. 111** Parter za cenę biletu na balkon
			PAN **Nowy Świat 40**	Miejsca najlepsze za cenę najtańszego biletu	

Zakł. Graf. „Polska Zjednoczona", Warszawa, Nowolipie 2. Tel. 11-40-45.